

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 1(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna

1	<u>SAMMANFATTNING</u>	5
2	<u>SVERIGE</u>	7
2.1	BAKGRUND/FÖRUTSÄTTNINGAR	7
2.1.1	HISTORIK	7
2.1.2	UTBUDSFORMER (BELOPPSGRÄNSER, LAGAR)	8
2.1.3	KOMMUNAL VÄGHÅLLNING:	9
2.2	ÖVERGRIPANDE MÅL FÖR VALDA KONTRAKTSFORMER	9
2.2.1	KOSTNADSEFFEKTIVITET	9
2.2.2	SKAPA KONKURRENS	9
2.2.3	SPECIALUSERING VS GEOGRAFI	9
2.2.4	UTVECKLING OCH KOMPETENS	10
2.2.5	SAMARBETSFORMER	10
2.3	BESKRIVNING AV KONTRAKTSFORMER	10
2.3.1	NIVÅ AV CENTRALUSERING/DECENTRALUSERING	10
2.3.2	NIVÅ AV EGEN REGI/KÖPTA TJÄNSTER	10
2.3.3	ENTREPRENADFORM	10
2.3.4	PAKETERING	11
2.3.5	NYCKELTAL	11
2.3.6	KONTRAKTSPERIOD, OPTIONER	11
2.3.7	VIKTIGA TIDPUNKTER FÖR KONTRAKT	11
2.3.8	BESKRIVNING AV KONTOSTRUKTUR I KONTRAKTET (MÄNGDFÖRTECKNING, DELPOSTER)	12
2.3.9	KRAV PÅ ANBUDSGIVARE	12
2.3.10	KRAV PÅ ANTAGEN ENTREPRENÖR	12
2.3.11	TILLDELNINGSKRITERIER	13
2.3.12	UNDERENTREPRENÖRER	13
2.3.13	KLASSNING AV VÄGAR	13
2.3.14	ERSÄTTNINGSMODELL FÖR VINTERVÄGHÅLLNING	13
2.3.15	ERSÄTTNINGSMODELL FÖR ÖVRIGA ARBETEN	13
2.3.16	STANDARDKRAV FÖR VINTERVÄGHÅLLNING	14
2.3.17	BEGRÄNSNINGSREGLER FÖR PRISSÄTTNING	14
2.3.18	HANTERING AV STORA EXTRAORDINÄRA HÄNDELSER	14
2.3.19	HANTERING AV ÄNDRINGS- OCH TILLÄGGSARBETEN	14
2.3.20	ÖVERKLAGANDEN	15
2.3.21	HANTERING AV KONKURS HOS ENTREPRENÖR	15
2.4	FÖRDELAR MED VALD KONTRAKTSFORM	15
2.5	NACKDELAR MED VALD KONTRAKTSFORM	15
2.6	KOPPLINGAR ORGANISATIONSMODELL/KONTRAKTSFORM	16

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 2(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

2.7 TRENDER AVSEENDE KONTRAKTSFORMER 16

3 DANMARK 17

3.1 BAKGRUND/FÖRUTSÄTTNINGAR 17

3.1.1 HISTORIK 17

3.1.2 UTBUDSFORMER 17

3.2 ÖVERGRIPANDE MÅL FÖR VALDA KONTRAKTSFORMER 19

3.2.1 EFFEKTIVITET 19

3.2.2 SKAPA KONKURRENS 19

3.2.3 SPECIALUSERING VS GEOGRAFI 19

3.2.4 UTVECKLING OCH KOMPETENS, SAMARBETSFORMER 20

3.2.5 SAMARBETSFORMER 20

3.3 BESKRIVNING AV KONTRAKTSFORMER 21

3.3.1 NIVÅ AV CENTRALISERING/DECENTRALISERING 21

3.3.2 NIVÅ AV EGEN REGI/KÖPTA TJÄNSTER 21

3.3.3 KONTRAKTFORM 21

3.3.4 PAKETERING 21

3.3.5 NYCKELTAL (ANTAL KM, OMSÄTTNING, RESTID, PROJEKTLEDNING, TEKNISK KOMPLEXITET...) 22

3.3.6 KONTRAKTSPERIOD, OPTIONER 22

3.3.7 TIDPUNKT PÅ ÅRET FÖR START AV KONTRAKT OCH UPPHANDLING AV ENTREPRENÖR, ANBUDSTID, HURLÅNGT FÖRE ENTREPRENADSTART SKRIVS KONTRAKTEN 23

3.3.8 BESKRIVNING AV KONTOSTRUKTUR I KONTRAKTET 23

3.3.9 KRAV PÅ ANBUDSGIVARE 23

3.3.10 KRAV PÅ ENTREPRENÖRER 23

3.3.11 TILLDELNINGSKRITERIER 24

3.3.12 ANDEL UNDERENTREPRENÖRER 24

3.3.13 KLASSNING AV VÄGAR 24

3.3.14 ERSÄTTNINGSMODELL FÖR VINTERVÄGHÅLLNING 25

3.3.15 ERSÄTTNINGSMODELL FÖR ÖVRIGA ARBETEN 25

3.3.16 STANDARDKRAV FÖR VINTERVÄGHÅLLNING 25

3.3.17 BEGRÄNSNINGSREGLER FÖR PRISSÄTTNING 26

3.3.18 HANTERING AV STORA EXTRAORDINÄRA HÄNDELSER (STÖRRE JORDSKRED, ÖVERSVÄMNINGAR MM) 26

3.3.19 HANTERING AV ÄNDRINGS- OCH TILLÄGGSARBETEN 26

3.3.20 ÖVERKLAGANDEN 26

3.3.21 HANTERING AV KONKURS HOS ENTREPRENÖR 27

3.4 FÖRDELAR MED VALD KONTRAKTSFORM 27

3.5 NACKDELAR MED VALD KONTRAKTSFORM 27

3.6 KOPPLINGAR ORGANISATIONSMODELL/KONTRAKTSFORM 28

3.7 TRENDER AVSEENDE KONTRAKTSFORMER 28

4 NORGE 29

4.1 BAKGRUND/FÖRUTSÄTTNINGAR 29

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 3(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

4.1.1	HISTORIK	29
4.1.2	UTBUDSFORMER (BELOPPSGRÄNSER, LAGAR)	31
4.2	ÖVERGRIPANDE MÅL FÖR VALDA KONTRAKTSFORMER	31
4.2.1	EFFEKTIVITET	31
4.2.2	SKAPA KONKURRENS	31
4.2.3	SPECIALUSERING VS GEOGRAFI	32
4.2.4	UTVECKLING OCH KOMPETENS	32
4.2.5	SAMARBETSFORMER	33
4.3	BESKRIVNING AV KONTRAKTSFORMER	33
4.3.1	NIVÅ AV CENTRALISERING/DECENTRALISERING	33
4.3.2	NIVÅ AV EGEN REGI/KÖPTA TJÄNSTER	33
4.3.3	ENTREPRENADFORM	34
4.3.4	PAKETERING	34
4.3.5	NYCKELTAL	34
4.3.6	KONTRAKTSPERIOD, OPTIONER	35
4.3.7	TIDPUNKT PÅ ÅRET FÖR START AV KONTRAKT OCH UPPHANDLING AV ENTREPRENÖR, ANBUDSTID, HURLÅNGT FÖRE ENTREPRENADSTART SKRIVS KONTRAKTEN	35
4.3.8	BESKRIVNING AV KONTOSTRUKTUR I KONTRAKTET	35
4.3.9	KRAV PÅ ENTREPRENÖRER	36
4.3.10	KRAV PÅ ANBUDSGIVARE	36
4.3.11	TILLDELNINGSKRITERIER	36
4.3.12	ANDEL UNDERENTREPRENÖRER	36
4.3.13	KLASSNING AV VÄGAR	37
4.3.14	ERSÄTTNINGSMODELL FÖR VINTERVÄGHÅLLNING	37
4.3.15	ERSÄTTNINGSMODELL FÖR ÖVRIGA ARBETEN	37
4.3.16	STANDARDKRAV FÖR VINTERVÄGHÅLLNING	38
4.3.17	BEGRÄNSNINGSREGLER FÖR PRISSÄTTNING	38
4.3.18	HANTERING AV STORA EXTRAORDINÄRA HÄNDELSER	39
4.3.19	HANTERING AV ÄNDRINGS- OCH TILLÄGGSARBETEN	39
4.3.20	ÖVERKLAGANDEN	39
4.3.21	HANTERING AV KONKURS HOS ENTREPRENÖR	40
4.4	FÖRDELAR MED VALD KONTRAKTSFORM	40
4.5	NACKDELAR MED VALD KONTRAKTSFORM	40
4.6	KOPPLINGAR ORGANISATIONSMODELL/KONTRAKTSFORM	40
4.7	TRENDER AVSEENDE KONTRAKTSFORMER	40

5 FINLAND 41

5.1	BAKGRUND/FÖRUTSÄTTNINGAR	41
5.1.1	HISTORIK	41
5.1.2	UTBUDSFORMER (BELOPPSGRÄNSER, LAGAR)	43
5.2	ÖVERGRIPANDE MÅL FÖR VALDA KONTRAKTSFORMER	44
5.2.1	EFFEKTIVITET	44
5.2.2	SKAPA KONKURRENS	44
5.2.3	SPECIALUSERING VS GEOGRAFI	44

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	4(57)
	Projektnamn	Diarienummer
	Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare
		Anders Asp
		Datum
		2015-05-26

5.2.4	UTVECKLING OCH KOMPETENS, SAMARBETSFORMER	45
5.2.5	SAMARBETSFORMER	45
5.3	BESKRIVNING AV KONTRAKTSFORMER	45
5.3.1	NIVÅ AV CENTRALISERING/DECENTRALISERING	45
5.3.2	NIVÅ AV EGEN REGI/KÖPTA TJÄNSTER	46
5.3.3	ENTREPRENADFORM	46
5.3.4	PAKETERING	46
5.3.5	NYCKELTAL	46
5.3.6	KONTRAKTSPERIOD, OPTIONER	47
5.3.7	TIDPUNKT PÅ ÅRET FÖR START AV KONTRAKT OCH UPPHANDLING AV ENTREPRENÖR, ANBUDSTID, HURLÅNGT FÖRE ENTREPRENADSTART SKRIVS KONTRAKTEN	47
5.3.8	BESKRIVNING AV KONTOSTRUKTUR I KONTRAKTET	47
5.3.9	KRAV PÅ ENTREPRENÖRER	47
5.3.10	KRAV PÅ ANBUDSGIVARE	48
5.3.11	TILLDELNINGSKRITERIER	48
5.3.12	ANDEL UNDERENTREPRENÖRER	49
5.3.13	KLASSNING AV VÄGAR	49
5.3.14	ERSÄTTNINGSMODELL FÖR VINTERVÄGHÅLLNING	54
5.3.15	ERSÄTTNINGSMODELL FÖR ÖVRIGA ARBETEN	54
5.3.16	BEGRÄNSNINGSREGLER FÖR PRISSÄTTNING	54
5.3.17	HANTERING AV STORA EXTRAORDINÄRA HÄNDELSER	55
5.3.18	HANTERING AV ÄNDRINGS- OCH TILLÄGGSARBETEN	55
5.3.19	ÖVERKLAGANDEN	55
5.3.20	HANTERING AV KONKURS HOS ENTREPRENÖR	56
5.4	FÖRDELAR MED VALD KONTRAKTSFORM	56
5.5	NACKDELAR MED VALD KONTRAKTSFORM	56
5.6	KOPPLINGAR ORGANISATIONSMODELL/KONTRAKTSFORM	57
5.7	TRENDER AVSEENDE KONTRAKTSFORMER	57

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 5(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

1 Sammanfattning

Jämförelser

Kontraktsformerna för drift och underhåll av vägar har stora likheter i Norge, Sverige och Finland. Dessa länder har relativt stora kontrakt med vinterväghållning som den enskilt största delen.

Danmark har väsentligt annorlunda kontraktsformer med en avsevärt större specialisering och en fragmentisering i ett stort antal separata kontrakt. Vinterväghållning är uppdelat i ca 300 mindre kontrakt med direkt styrning från Vejdirektoratet.

I Sverige har en trend med en ökad specialisering och ökat antal kilometer i kontrakten pågått under lång tid. Nu ser Trafikverket att man tagit ut större delen av dessa nyttor och börjar eventuellt att fokusera på att få in fler verksamheter i kontrakten

I Norge har de landsomfattande huvudtrenderna varit:

- mindre fasta priser och mer a-priser
- mindre funktionsbeskrivningar och mer rutinebeskrivningar

Dagens trend i Finland är att man har pilotkontrakt av olika slag – en pilot är allianskontrakt med ”open books” och mycket samarbete mellan alla med i allians, en annan pilot baserat mera än i vanliga kontrakten på kvalitets/funktionskrav, tredje pilot med NTM-centralens miljö- och vattentekniks arbete med i kontraktet.

Kontraktsinnehåll

Danmark

Både hos kommunerne og i Vejdirektoratet er opdelingen i ”pakker” ens

Det kan være meget forskelligt, dels i fagentrepriser dels i større sammenhængende hovedentrepriser. Fagentrepriser”:

- Belysning
- Signalanlæg
- Vintertjeneste
- Alm. Drift - afvanding, udstyr,
- Pleje af grønne områder
- Belægninger
- Bygninger

Vejdirektoratet og kommunerne udbyder typisk i fagentrepriser, hvoraf der kan være samlet en række fagdiscipliner i Vejdrifts-hovedentrepriser. Disse omfatter således bl.a. Græs, Beplantning, Små tavler, Rabatter, Grøfter, Bassiner, Hegn, Vejmandstilsyn etc.

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 6(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

Sverige

En ökad specialisering och ökat antal kilometer i kontrakten har pågått under lång tid. Idag köps följande tjänster i separata kontrakt: bro- och tunnelunderhåll, nya slitlager och linjemarkering, belysning, trafiksignaler och ITS (Intelligent Transport Systems).

Följande delar ingår i driftområdena:

- Vinterväghållning
- Vägyta (drift av slitlager m.m.)
- Avvattnings (dikning, trummor m.m.)
- Sidoområden och skiljeremisor (röjning, slåtter m.m.)
- Sidoanläggning (rastplatser m.m.)
- Vägutrustning (skyltar, räcken m.m.)

Norge

Typiske oppgaver som inngår her:

- Tunneldrift, men ikke elektrotekniske oppgaver (og en ikke uvesentlig del av tunneldrifta handler om bergsikring, noe som nok er mindre relevant i de andre nordiske land)
- Vannavrenning og drift av drens-system, inkl. enklere utskiftninger
- Drift av vegdekker (lapping av hull og reparasjon av mindre skader, men ikke større vedlikeholds- eller nyleggingsarbeider)
- Drift, inkl. mindre reparasjoner, av ”mekaniske” (ikke-elektriske) objekter/installasjoner langs vegen
- Renhold
- Rydding av skred/nedfall og mindre bergsikringsoppgaver
- Drift av grøntarealer
- Vinterdrift
- Trafikkberedskap

Finland

Idag köps följande tjänster i separata kontrakt: bro- och tunnelunderhåll, nya slitlager och linjemarkering, belysning, trafiksignaler, färjetrafik och ITS.

Följande delar ingår i driftområdena:

- Framkomlighet på väg
- Vinterväghållning
- Vägyta (underhåll av slitlager m.m.)
- Avvattnings (dikning, trummor m.m.)
- Dagligt brounderhåll och årlig broinspektion
- Sidoområden och skiljeremisor (röjning, slåtter m.m.)
- Sidoanläggning (rastplatser m.m.)
- Vägutrustning (skyltar, räcken m.m.)

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 7(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

2 Sverige

2.1 Bakgrund/förutsättningar

Antal km väg i Sverige fördelat på väghållare:

- Statliga 98 500 km
- Kommunala 41 600 km fördelat på 291 kommuner.
- Enskilda med statsbidrag 74 000 km.
- Enskilda utan statsbidrag 362 000 km.

2.1.1 Historik

Fram till 1992 utfördes all drift och underhåll av de statliga vägarna i egen regi av Vägverket. Nedan redovisas hur organisationen för drift och underhåll av de statliga vägarna har utvecklats sedan 1990:

- 1990: Vägverket delas i en beställardel och en utförardel.
- 1992: Vägverket Division Produktion bildas.
- 1993: De första driftuppdragen upphandlas i konkurrens. Enbart större privata entreprenörer får delta i anbudsgivningen.
- 1994: Konkurrensutsättning av driftuppdragen inleds i större skala.
- 1999: Alla driftuppdrag är nu konkurrensutsatta.
- 2008: Riksdagen beslutar om bolagisering av Vägverket Produktion. Det nya bolagets namn blir Svevia AB.
- 2010: Trafikverket bildas ur Vägverket och Banverket

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 8(57)
	Projektnamn Kontraktformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

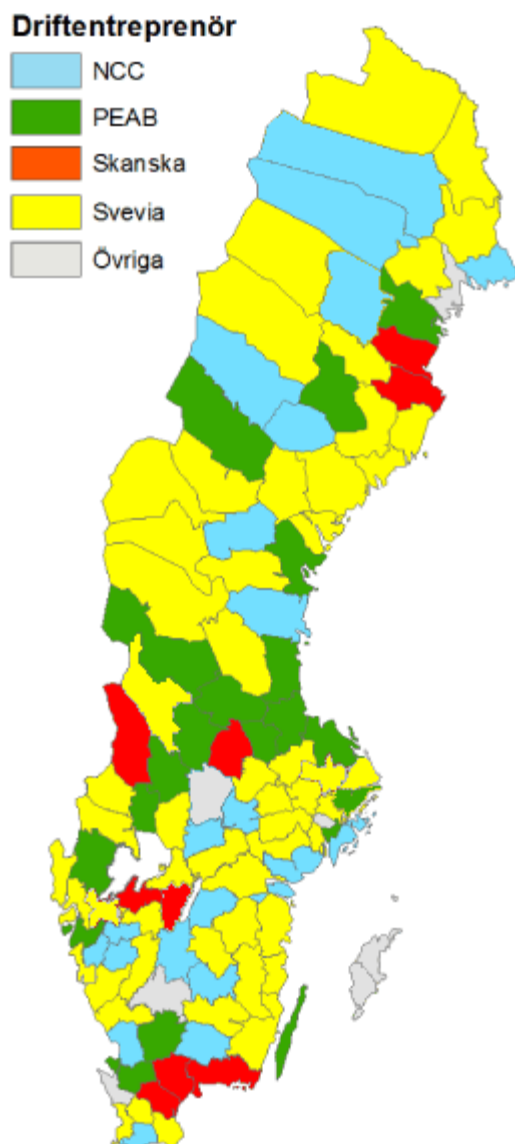


Fig. Driftområden 2014/2015

Antal driftområden är ca 113 st. Storleken varierar mellan 120 km och 1700 km. Majoriteten av områdena ligger mellan 800-1200 km. De omsätter mellan 1,5 M€ och 6 M€ per år. Majoriteten ligger mellan 3 M€ och 4 M€. Ca 20 områden konkurrensutsätts varje år.

2.1.2 Utbudsformer (beloppsgränser, lagar)

Trafikverket är en statlig myndighet och lyder därmed under Lagen om Offentlig Upphandling, SFS 2007:1091 (LOU). Denna lag bygger på EU-direktiv för upphandling. Vid varje offentlig upphandling ska därför ett antal grundläggande principer följas. Detta innebär bland annat att:

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 9(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

- upphandlingarna ska annonseras i EU:s databaser. De annonseras även på Trafikverkets hemsida
- annonseringstiden ska vara minst 52 dagar vid ”öppet förfarande”, alternativt 37 dagar med förannonsering
- alla anbudsgivare ska behandlas och utvärderas likvärdigt och icke-diskriminerande
- hela upphandlingsprocessen ska genomföras på ett transparent sätt
- drift- och underhållsentreprenaderna definieras som ”Byggentreprenader” och tillhör därmed ”Klassiska sektorn”

2.1.3 Kommunal väghållning:

Sverige är uppdelat i 290 kommuner med varierande förutsättningar. Kommunernas yta varierar från ca 8,8 km² till ca 20 551 km² och befolkningmängden varierar från ca 2 450 invånare till ca 911 900 invånare.

Kommunernas vägnät varierar därför kraftigt i omfattning. Vissa kommuner har mycket liten del kommunala vägar och stor del enskilda vägar och vice versa.

Utförande av drift och underhåll på kommunala vägar varierar därför mellan kommunerna i Sverige.

2.2 Övergripande mål för valda kontraktsformer

2.2.1 Kostnadseffektivitet

Målet med att konkurrensutsätta drift- och underhållsarbetena är att få mer kostnadseffektiva utföranden vilket ska ge mer nytta för skattebetalarnas pengar. Stora (ca 1000 km väg) och långa kontrakt (4+2 år) ger stordriftsfördelar för både beställaren och entreprenörerna. Detta skapar även möjlighet till samordning av resurser mellan de ingående delarna.

2.2.2 Skapa konkurrens

Kontraktens storlek och komplexa utformning gör att de idag mest är lämpliga för stora till medelstora entreprenörer. Det innebär också att mindre till medelstora entreprenörer ofta inte vågar lägga anbud och att det då föreligger risk för en oligopolliknande marknad.

Stora och långa kontrakt är ofta attraktiva men de måste beskrivas på ett tydligt sätt för att skapa en sund konkurrens.

2.2.3 Specialisering vs Geografi

Från 1992 fram till idag har man renodlat kontrakten till färre verksamhetsområden och i stället utökat antalet km väg.

Kontrakten omfattar idag vinterväghållning, skötsel av sidoområdet, grusvägsunderhåll, enklare belägningsåtgärder och vägutrustning (skyltar, räcken o.d.).

Tidigare har kontrakten även omfattat underhåll inom områdena: bro, tunnel, beläggning, vägmarkering, belysning, trafiksignaler och ITS. I denna rapport behandlas i fortsättningen enbart driftkontrakten.

I Sverige går alltså trenden mot ökad specialisering då delar av kontrakten bryts ut och handlas upp separat. Detta ger fördelar som:

- bättre specialistkompetens
- bättre enhetlighet

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 10(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

- mer konkurrensneutralt
- mer central styrning

2.2.4 Utveckling och kompetens

Kontrakten är upphandlade med ”funktionskrav” vilket innebär att man inte i detalj beskriver hur kontraktet ska uppfyllas utan mer hur det färdiga resultatet ska fungera. Detta leder till att entreprenören stimuleras till utveckling av nya och mer effektiva metoder.

Trots funktionskraven ställer man ändå vissa grundkrav avseende t ex. grundbemanning, kompetens etc. Fler exempel på avsteg från funktionskrav är att man ofta beställer riktade åtgärder inom ett specifikt område, t.ex. på ”Grusväg”.

2.2.5 Samarbetsformer

Kontrakten handlas upp som ”Totalentreprenad med funktionskrav” och styrs med traditionell ”Beställar-/utförarmodell”. Kontrakt med partneringsform har testats inom några driftområden men idag används idag endast i mindre omfattning. I vissa kontrakt tillämpas en samarbetsform som anläggningsbranschen i Sverige arbetat fram. Den benämns ”Utökad samverkan enligt FIA nivå 1” och reglerar tvistlösning och gemensamma mål men innehåller ingen ekonomisk reglering.

2.3 Beskrivning av Kontraktsformer

2.3.1 Nivå av centralisering/decentralisering

Trafikverkets arbete med upphandlingar av drift och underhåll på de statliga vägarna har idag en hög grad av centralisering med många gemensamma standardkrav och ganska få valbara delar. Denna centralisering har succesivt ökat de senaste 10 åren. Sedan 2010 tillämpas gemensamma mallar i hela landet.

2.3.2 Nivå av egen regi/köpta tjänster

Trafikverket utför inte något i egen regi längre. Allt utförande köps av entreprenörer.

Kommunal väghållning

På grund av kommunernas olikheter i fråga om befolkning areal och vägnät varierar driftformerna och därmed nivån på egen regi och entreprenad. En del kommuner har all drift och underhåll i egen regi med egna fordon och egen personal. Andra kommuner lägger ut all drift och underhåll på entreprenörer, dels genom totalentreprenad men även genom egen arbetsledning. Ett flertal kommuner utför en del i egen regi och upphandlar en del.

Vinterväghållning är relativt vanligt att upphandla då det oftast inte finns ekonomiska resurser att ha allting i egen regi. Variationer förekommer också i beredskap för vinterväghållning. Det förekommer både att beredskap sker i egen regi och att entreprenören har beredskap.

2.3.3 Entreprenadform

Kontraktsformen är Totalentreprenad och ABT 06 tillämpas (Allmänna Bestämmelser för Totalentreprenad, utgiven 2006).

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 11(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

2.3.4 Paketering

Kontrakten har specialiserats under de senaste 10 åren. Idag köps följande tjänster i separata kontrakt: bro- och tunnelunderhåll, nya slitlager och linjemarkering, belysning, trafiksignaler och ITS (Intelligent Transport Systems).

Följande delar ingår i driftområdena:

- Vinterväghållning
- Vägyta (drift av slitlager m.m.)
- Avvattnings (dikning, trummor m.m.)
- Sidoområden och skiljeremisor (röjning, slätter m.m.)
- Sidoanläggning (rastplatser m.m.)
- Vägutrustning (skyltar, räcken m.m.)

2.3.5 Nyckeltal

Följande faktorer vägs in vid utformning av driftområden:

- antal km (800-1000 km)
- omsättning (ca 3 M€ per år)
- trafikintensitet
- restid (överblickbart)
- geografi och klimat

Trafikverket har få nyckeltal som används aktivt, men vi önskar jämföra följande nyckeltal mellan de nordiska länderna:

- Antal anbud per upphandling
- Antal kontrakt per projektledare
- Antal km väg per projektledare
- Omsättning per projektledare (*hanterar även Enskilda Vägar*)
- Kostnad per km väg
- Antal ton salt (per km)
- Antal ton sand (per km)
- Andel vinterväghållning (ca 55% av kontrakten i Sverige)

2.3.6 Kontraktsperiod, optioner

Kontraktsperioderna är 4 år med option på förlängning av kontraktet på 1 eller 2 år. Förlängningsoptionen är ensidig från beställarens sida och meddelas senast 12 mån innan kontraktet går ut.

2.3.7 Viktiga tidpunkter för kontrakt

Varje år konkurrensutsätts ca 20 st driftområden.

- Publicering av alla förfrågningsunderlag sker under perioden oktober till december
- Räkningstiden är ca 8 veckor
- Kontraktsskrivning med entreprenör sker i perioden januari till mars
- Kontrakten för drift och underhåll startar alltid 1 september varje år

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 12(57)
	Projektnamn Kontraktformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

2.3.8 Beskrivning av kontostruktur i kontraktet (mängdförteckning, delposter)

Följande delar ingår i kontraktshandlingarna:

1. Entreprenadkontrakt inkl. bilagor
2. Ändringar till ABT
3. Allmänna bestämmelser (ABT)
4. Beställning
5. Anbudshandlingar
6. Förfrågningsunderlag
 - 6.1. Begreppsförklaring
 - 6.2. Mät och Ersättningsregler (ME) inkl bilagor
 - 6.3. Administrativa föreskrifter (AF) inkl bilagor
 - 6.4. Mängdförteckning (MF) inkl bilagor
 - 6.5. Standardbeskrivning (SBV) inkl bilagor
 - 6.6. Tekniska beskrivningar (TB)
 - 6.7. Skötselbeskrivningar
 - 6.8. Metodbeskrivningar (MB)
 - 6.9. Rapportering
 - 6.10. Vägnätets omfattning (kartor)
7. Övriga handlingar

Struktur i Standardbeskrivning mm indelas i de olika delar av anläggningen som ska skötas:

- 80 Allmänt
- 81 Vinterväghållning
- 82 Vägyta
- 83 Avvattning
- 84 Sidoområde och skiljeremsor
- 85 Sidoanläggning
- 86 Vägutrustning
- 87 Tillståndsberedning m.m.
- 88 Övriga arbeten
- 89 Å-prislista

2.3.9 Krav på anbudsgivare

Följande krav ställs på anbudsgivare i förfrågningsunderlaget:

- Anbudsgivare ska ha minst kreditbetyg A enligt Dun & Bradstreet eller minst riskklass tre (3) enligt Upplysningscentralens företagsupplysning (UC), eller motsvarande
- Anbudsgivare ska ha en för uppdraget relevant teknisk och yrkesmässig kapacitet och förmåga
- Anbudsgivare ska under de tre senaste åren ha arbetat minst två år med väg- och anläggningsverksamhet

2.3.10 Krav på antagen entreprenör

Dessa krav beskrivs i AF och i viss mån i SBV, exempelvis:

- Systematiskt arbete inom kvalitet, miljö, arbetsmiljö, trafik och elsäkerhet

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 13(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

- Miljökrav anges för olika typer av fordon. Exempelvis Euro-klasser för TMA-fordon mm.
- Bemanning och kompetenskrav (olika beroende av trafikintensitet och väglängd i driftområdet, gäller både arbetsledning och yrkesarbetare). Sverige deltar i SIK (Skandinavisk InfrastrukturKompetens) där kompetens provas. För tillfället är det viktiga funktioner hos entreprenörerna som testas. Hittills har testerna visat svaga resultat på ledning och styrning inom t.ex. vinterväghållning.
- Stationering (etablering) inom driftområdet
- Separat organisation för driftområdet

2.3.11 Tilldelningskriterier

Anbudsprövning sker genom prövning av såväl anbudsgivaren (kvalificeringsfas) som av anbudet (tilldelningsfas).
Lägsta pris tillämpas.

2.3.12 Underentreprenörer

Ingen begränsning av antal led för underentreprenörer.
Krav ställs dock på legitimeringsplikt (ID06), minimilön och antidiskriminering. Flera av kraven är svåra att kontrollera, men kraven ställs ändå.

2.3.13 Klassning av vägar

Klassning sker i vägklass 1-5 som bygger på trafikintensitet, där vägklass 1 har högst trafikintensitet. Denna klassning styr kraven för ingående arbeten.

2.3.14 Ersättningsmodell för vinterväghållning

Reglering av ersättningar för vinterväghållning mellan beställare och entreprenör innefattar en fast ersättning, en rörlig ersättning för vägklass 1-3, samt en rörlig ersättning för vägklass 4-5 och GC-vägar.

- Den fasta ersättningen är oreglerbar och avses täcka kostnader för vinterorganisationens fasta del som är väderberoende.
- För vägklass 1-3 (ÅDT>1500 fordon) tillämpas en väderbaserad ersättningsmodell där mängden regleras mot verkligt antal väderutfall enligt "Underlag Väderindex". Här ställs krav på snö- och isfri väg (saltning).
- För vägklass 4 och 5 (ÅDT<1500 fordon) får entreprenören ersättning per km åtgärdad väg. Halkbekämpningsmaterial ersätts separat efter verkligt utlagd mängd och enligt fastställt å-pris i mängdförteckningen (MF).

2.3.15 Ersättningsmodell för övriga arbeten

Dessa arbeten ersätts med en mix av fasta och rörliga delar. Vissa arbeten definieras som oreglerbara (OR) och andra som reglerbara (R), exempelvis:

- Vägyta (varierar mellan OR och R)
- Dikning och kantskärning (R)
- Sidoområde (OR)
- Rastplatser (OR)

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 14(57)
	Projektnamn Kontraktformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

2.3.16 Standardkrav för vinterväghållning

Följande gäller under normala vinterväderförhållanden.

Trafikklass 1 ÅDT > 16 000:

När det fallit 1 cm snö, har plogbilen 2 timmar på sig att ploga sträckan. Efter att det slutat snöa ska vägen vara snö- och isfri inom 2 timmar. Halkbekämpas normalt med salt.

Trafikklass 2 ÅDT 8000-16000:

När det kommit 1 cm snö, har plogbilen normalt 3 timmar på sig att ploga sträckan. Efter att det slutat snöa ska vägen vara snö- och isfri inom 3 timmar. Halkbekämpas normalt med salt.

Trafikklass 3 ÅDT 1500-8000:

När det kommit 1 cm snö, har plogbilen normalt 4 timmar på sig att ploga sträckan. 4 timmar efter avslutat snöfall ska det finnas åtminstone snö- och isfria hjulspår på vägen. Snösträngar kan alltså förekomma. Halkbekämpas normalt med salt.

Trafikklass 4 ÅDT 500-1500:

När det kommit 2 cm snö, har plogbilen normalt 5 timmar på sig att ploga sträckan. 5 timmar efter avslutat snöfall får det ligga högst 2 cm snö på vägen. Halkbekämpas normalt med sand.

Trafikklass 5 ÅDT < 500:

När det kommit 3 cm snö, har plogbilen normalt 6 timmar på sig att ploga sträckan. 6 timmar efter avslutat snöfall får det ligga högst 3 cm snö på vägen. Halkbekämpas normalt med sand.

Om temperaturen understiger sex minusgrader accepterar Trafikverket att en del snö och is kan finnas på vissa vägar också efter halkbekämpning.

2.3.17 Begränsningsregler för prissättning

P.g.a. problem med extrem (s.k. taktisk) prissättning från entreprenörer som leder till fördyring och felaktigt utförande, har begränsningar i prissättning införts.

Detta avser t.ex.

- Krav avseende andel fast respektive rörlig del
- Samtliga priser i MF ska överstiga 0 kr
- Intervall på priser för vissa konton, t.ex. halkbekämpning vägklass 4 och 5 ska ligga mellan 40-80 kr/km

2.3.18 Hantering av stora extraordinära händelser

Hanteras professionellt av entreprenören. Ersätts via självkostnadsprincipen. Krav på redovisning av att entreprenören har kontrakterat särskilda resurser för extraordinära händelser kan förekomma.

2.3.19 Hantering av Ändrings- och Tilläggsarbeten

Tillämpningen av Ändrings-, Tillkommande och Avgående arbeten (s.k. ÄTA-arbeten) varierar över landet. Oftast tar man in a-priser på de vanligast förekommande resurserna och ersätter arbetena med en mix av a-priser och självkostnadsprincipen.

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 15(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

2.3.20 Överklaganden

Ett tilldelningsbeslut är inte att se som en accept enligt avtalslagen. Kontrakt kan tecknas tidigast efter att avtalsspärren (oftast 10 dagar) har upphört.

Anbudsgivare kan begära om överprövning hos Förvaltningsrätten i respektive län. Detta sker ca 1-3 gånger per år och oftast då anbudet blivit förkastat.

2.3.21 Hantering av konkurs hos entreprenör

Entreprenadkontrakten reglerar hur avtalet kan hävas i olika situationer däribland konkurs (regleras ABT06). Detta har inte inträffat inom driftverksamheten.

2.4 Fördelar med vald kontraktsform

- Enhetlig utformning av kontraktsmodellen i hela landet leder till en god transparens mot leverantörsmarknaden.
- Kontrakten fokuserar på samhällsnytta. Detta uppnås inte alltid då prissättningen ibland styr val av åtgärd.
- Stora och långa kontrakt ger möjlighet till skalfördelar och möjlighet till utveckla och attrahera kompetent personal.
- Ger låga kostnader för projektledning hos Trafikverket.
- Långa kontrakt ger möjlighet till gemensam lagerhållning av salt, sand eller utrustning mellan kommuner och Trafikverkets entreprenörer.

2.5 Nackdelar med vald kontraktsform

- Stänger ute små entreprenörer
- Litet utrymme för forskning och innovation
- Mycket samordning med andra kontrakt (bro, beläggning, belysning, trafiksignaler etc.)
- Stark central styrning kan hämma kreativiteten lokalt
- Svårt att komma överens mellan beställare och entreprenör om brister mot angiven standard vid start av entreprenaderna
- Den verksamhetsmässiga specialiseringen riskerar att hämma kompetensutvecklingen för individer med bred kompetens
- Söker modeller med enkel ekonomisk reglering. Dock bedöms vissa OR-poster vara mycket svåra att kalkylera för en anbudsgivare. Totalt sett är också kontrakten både stora och komplexa.

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 16(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

2.6 Kopplingar Organisationsmodell/Kontraktsform

Det finns en tydlig koppling mellan organisationsmodeller och kontraktsformer. Man söker forma kontraktens innehåll efter gällande organisation. Ibland gör man också det omvända och försöker forma organisationen efter innehållet i kontrakten. Båda modellerna har sina brister då det bör vara verksamhetens behov och marknadsförutsättningarna som styr såväl kontraktsutformning som organisation. Såväl organisation som kontrakt har gått mot en ökad specialisering och ökad omsättning över de senaste 10 åren.

2.7 Trender avseende kontraktsformer

Trenden med en ökad specialisering och ökat antal kilometer i kontrakten har pågått under lång tid. Nu ser Trafikverket att man tagit ut större delen av dessa nyttor och börjar eventuellt att fokusera på att få in fler verksamheter i kontrakten. Vi ser inga trender att bryta upp kontrakten i mindre delar för att minska totalkostnaden. Detta kräver en utökad organisation för projektledning av kontrakten.

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 17(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

3 Danmark

3.1 Bakgrund/förutsättningar

3.1.1 Historik

- Statsvejnettet udgør 3.791 km (januar 2013), heraf udgør motorvejene 1.145 km
- Det svarer til ca. 5 % af det samlede offentlige vejnet i Danmark (74.108 km)
- Ca. 45 % af vejtrafikken bliver afviklet på statens veje

Vejdirektoratet har indenfor de sidste 3 år haft 2 organisationsændringer samt et matrixudbud med tilhørende paradigmeskift: Fra Partnering til ”Mest muligt initiativ til entreprenøren”.

Pr. 31. december 2013 er der 847 ansatte i VD svarende til 833 årsværk.

Struktur

I Danmark er der i alt 98 kommuner. Ved strukturreformen i 2007 sammenlagde man i alt 273 kommuner til 98. Samtidig fjernede man de daværende 13 amter. I stedet overflyttede man opgaver inden for sundhedssektoren til 5 regioner. Vej og miljøopgaverne fra amterne overgik til staten (Vejdirektoratet) og til kommunerne .
(I Danmark har vi hverken fylker eller len). Der er følgende niveauer: Stat, Region og Kommune.

På vejområdet er der to forskellige vejbestyrelser: Vejdirektoratet (VD) og kommunerne. VD er den øverste vejmyndighed i Danmark.

3.1.2 Udbudsformer

EU's udbudsdirektiv (Udbudsdirektivet 2004/18/EF – BEK nr. 712 af 15/6 2011) sætter regler for, hvornår en opgave skal i EU-udbud. Direktiverne består af det klassiske udbudsdirektiv og forsyningsvirksomhedsdirektivet. Den danske tilbudslov gælder for mindre nationale opgaver

- **Det klassiske udbudsdirektiv**
Gælder for alle offentlige myndigheder og for såkaldte offentligretlige organer på det klassiske område. Direktivet indeholder regler for indkøb af varer, tjenesteydelser og bygge- anlægsopgaver over tærskelværdier for EU-udbud. Tærskelværdierne fastsættes hvert år.
- **Forsyningsvirksomhedsdirektivet**
Omfatter varer, tjenesteydelser og bygge- og anlægsopgaver over tærskelværdien for EU-udbud på forsyningsområderne (fx energi-, vand-og transportforsyning). Behandles ikke i dette forum. Tærskelværdierne fastsættes hvert år.
- **Den danske tilbudslov**
Loven indeholder bl.a. en pligt for offentlige myndigheder til at annoncere indkøb af varer og tjenesteydelser, der har en værdi over 500.000 kr. men under EU's tærskelværdier. Loven regulerer desuden bygge- og anlægsopgaver med en værdi over 300.000 kr.

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 18(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

Der er en række regler og tidsfrister der skal overholdes i forbindelse med EU-udbud – afhængig af om det er begrænset eller offentlig udbud, om der er forhåndsmeddelelser eller elektronisk fremsendelse. Dertil regler om prækvalifikation forud for selve udbuddet.

- **Et offentligt udbud**, der er kendetegnet ved, at alle interesserede aktører kan afgive tilbud. Det giver den bredeste konkurrence, men kan også kræve mange ressourcer.
- **Et begrænset udbud**, der giver mulighed for at opfordre et begrænset antal leverandører til at byde på opgaven. Sammenlignet med et offentligt udbud kan det give udbyderen færre tilbud at vurdere, men kan til gengæld også forlænge udbudsprocessen.
- **Udbud efter forhandling**, der giver udbyder ret til at forhandle med leverandørerne. Det er en udbudsform, der dog kun må bruges under særlige omstændigheder. Proceduren kan gennemføres både med og uden offentliggørelse af en udbudsbekendtgørelse.
- **Projektkonkurrencer** er en form, der især anvendes ved arkitektkonkurrencer, byplanlægning mv. Den giver tilbudsgiverne et stort spillerum, men kan til gengæld begrænse udbyders kontrol med resultatet.
- **Den konkurrenceprægede dialog** er en udbudsform, der kun kan anvendes ved særligt komplekse kontrakter. Udbudsformen sonderer mellem en dialogfase, hvor man indleder med at drøfte og/eller forhandle med udvalgte ansøgere og en fase, der indeholder den egentlige tilbudsgivning.
- **Et dynamisk indkøbssystem** er en fuldt elektronisk indkøbsproces. Den kan anvendes til "sædvanlige indkøb", det vil sige indkøb af samme varer som foretages jævnligt.

I forbindelse med udbud gælder en række andre love:

- **Virksomhedsoverdragsloven**
 - Loven regulerer en række forhold om medarbejdernes stilling, når en ny leverandør overtager en virksomhed. Loven beskriver også kravene til, hvordan medarbejderne eller deres repræsentanter skal informeres.
- **Aftaler og overenskomster**
 - I forbindelse med de kommunale overenskomster er der udarbejdet et protokollat, der specificerer medarbejdernes ret til at blive inddraget ved udbud og udlicitering
- **Krav om overenskomst ved udbud**
 - Ved udbud må man ikke stille krav om, at leverandøren skal have overenskomst. Man kan dog godt kræve, at arbejdstagerne skal have vilkår svarende til overenskomstvilkårene.
- **Arbejds miljøloven**
 - Loven pålægger udbyderne et medansvar for, at arbejdsmiljøreglerne bliver overholdt, når en driftsopgave sendes i udbud. Arbejdstilsynet har desuden bemyndigelse til at give bøder, hvis bestemmelsen ikke overholdes.

I de forskellige kontraktformer anvendes forskellige standardbetingelser afhængig af opgaven. AB92, ABT93 og ABService som er de hyppigst anvendte indenfor området.

 Utskott Drift- og Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 19(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

3.2 Övergripande mål för valda kontraktsformer

3.2.1 Effektivitet

Målet med at konkurrenceudsætte drift- og vedligeholdelsesarbejder er at få udført mere arbejde for de samme skattekrone og dermed en bedre samfundsøkonomi. Det kan være politisk bestemt, dels for at bevise konkurrencedygtighed af egen udførelse eller afprøve prisniveauet.

For entreprenører og bestillere giver det mulighed for stordriftsfordele og bedre planlægning af opgaverne over tid. For special opgaver er det ofte billigst at få en specialentreprenør til at udføre det pga. tunge omkostninger til f.eks maskiner så der opnås en bedre udnyttelse af dette.

I kommunerne ser vi ofte en besparelse på de konkurrenceudsatte områder på op til 15 %.

I statsligt regi blev drifts- og vedligeholdelsesopgaverne overdraget til amterne indtil 1998, hvorefter Vejdirektoratet overtog opgaverne og udbød dem til private entreprenører.

3.2.2 Skapa konkurrens

Kontrakternes størrelse og kompleksitet er afgørende for hvor mange der byder på opgaverne. Store komplekse opgaver er bedst egnede for store og mellemstore entreprenører, mens mindre komplekse opgaver kan være attraktive for små entreprenører som tilmed kan være lokale.

Store og lange kontrakter er særdeles attraktive, men de skal til gengæld ofte være beskrevet i flere detaljer for at være grundlag for en sund konkurrence.

Mindre kontrakter er attraktive for de små entreprenører, opgaverne er ofte mindre komplekse og nemmere at beskrive.

Vil man have lokale entreprenører på opgaver er det klart en fordel at dele dem i mindre entrepriser. Ulempen kan være højere priser og der skal mere entreprisstyring til på flere kontrakter i forhold til en stor kontrakt.

Set i forhold til fremtiden må man tænke på, at store kontrakter kan lukke de små virksomheder og dermed skabe tilstande med få, meget store virksomheder – det kan på sigt hæve priserne.

Vejdirektoratet sigter mod at udbyde opgaver, så der mindst er 3-5 bydende pr. entreprise, men det er vanskeligt at opnå dette overalt i landet.

3.2.3 Specialisering vs Geografi

I mange kommuner har tendens frem til for få år siden være delentrepriser fordelt på fagentrepriser, f.eks. vintervedligehold, belægninger, grønne områder, mv., herefter begyndte flere at konkurrenceudsætte hele entreprenørgårde i håb om at spare endnu flere penge.

Enkelte kommuner har delt opgaver i geografiske områder, dels for at få lokale aktører og dels for at kunne sammenligne på områderne. Målet for konkurrenceudsættelse er at spare penge og for nogle kommuner også at ensarte serviceniveauet for vedligeholdelse.

 Utskott Drift- og Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 20(57)
	Projektnamn Kontraksformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

Vejdirektoratet udbyder i fagentrepriser, når der er tale om teknisk specialiserede opgaver (Fartvisere, Vejbelysning, Autoværn) men har samlet de lavteknologiske opgaver i større geografiske pakker. Målet er at sikre fagligheden. Entrepriseområderne varierer, men der kan være mellem 1 og 5 entrepriser af indenfor hvert fag på landsplan. Målet er at sikre at de bydende har en vis kapacitet så der sikres robusthed

Målet er at få de stærkeste entreprenører på de rigtige opgaver på specialistopgaver så den bedste løsning opnås, dertil en økonomisk optimering. Med andre ord ønske Robusthed samme med økonomisk optimering.

3.2.4 Utveckling och kompetens, samarbejtsformer

I alle kontrakter er der indarbejdet krav til kontraktopfyldelse, hvordan samarbejdet skal fungere, om entreprenøren skal opfylde kravene i forhold til funktionelle krav / tilstandskrav / udførelseskrav. Men mange gange også i forhold til hvordan entreprenøren skal være med til at udvikle området og finde nye metoder.

Indenfor funktionskontrakter for asfalt skal entreprenøren ofte selv beslutte hvilke belægninger der skal udlægges, sådan at tilstandskravet i den givne periode overholdes.

Vejdirektoratet har i perioden 2002-12 anvendt Partnering som samarbejdsform, men fra 2013 har udbudstemaet været ”Mest muligt initiativ til entreprenøren” for at inddrage entreprenørerne i styring og udvikling af entrepriserne. Der er desuden indbygget muligheder for kontraktudvikling i form af procesoptimeringer, hvor entreprenøren kan udvikle metoder og produkter, som afviger udbudsgrundlaget, hvis fx sikkerheden fremmes eller der skabes en økonomisk gevinst, som så deles med Vejdirektoratet. Der gås ikke på kompromis med den endelige kvalitet.

Målet er dels at give mest muligt initiativ til entreprenøren og give videst mulige rammer til udførelsen så administrationen på opgaverne kan slankes.

3.2.5 Samarbejtsformer

Målet med en samarbejdsform er at fastlægge samarbejdets faser gennem kontraktperioden. En samarbejdsform kan indeholde forskellige elementer afhængig af kontraktform.

Ofte ses der indarbejdet forhold vedr.:

- Mål og visioner for samarbejdet
- Organisation for begge parter, herunder møder
- Klausuler (sociale, etiske og arbejds)
- Arbejdets tilrettelægge og gennemførelse
- Effektivisering, Udvikling og Optimering
- Kvalitetsopfølgning
- Mangler og bodssystem

Tendensen i øjeblikket er partnerskaber, og at så meget ansvar som mulig lægges over på entreprenøren.

 Utskott Drift- og Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 21(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

Hos Vejdirektoratet har man trukket sig tilbage i samarbejdet og overlader initiativet og flere praktiske funktioner (entrepriseudvikling, ressourcekoordinering o.l.) til entreprenøren, med det mål at skabe en ressourcereduktion i Vejdirektoratet i kombination med forbedring af planlægningsforhold og dermed indtjeningsmuligheder hos entreprenørerne.

3.3 Beskrivning av Kontraktsformer

3.3.1 Nivå av centralisering/decentralisering

I kommunerne er det Byrådet der beslutter hvad og hvor meget der skal udliciteres. Gennemsnitlig udliciteres der 40,3% på vej og park området i Danmark pr. medio 2014 – en stigning på knap 5% i forhold til 2011. Den enkelte kontraktform afhænger af opgavens art.

I 2010 skulle kommunerne have udliciteret 25% på hele det kommunale område, det mål er dog ikke nået. Denne politiske aftale er ikke forlænget men KL, Kommunernes Landsforening, angiver vejledende krav.

Vejdirektoratets ledelse arbejder centralt med langsigtede analyser for at udbyde driftskontrakterne, så de tilpasses markedet bedst muligt. Som det ser ud pt. er det en centralisering på området.

3.3.2 Nivå av egen regi/köpta tjänster

VD ingen egenproduktion.

Enkelte kommuner beholder en ”akut-enhed” på få årsværk til helt særlige opgaver. Ellers afhænger det af den udbudte opgave.

3.3.3 Kontraktform

Hovedentrepriser (en samling af fagentrepriser på vejdrift)

Fagentrepriser

Funktionskontrakter (især indenfor asfaltområdet, typisk 15 år)

Partnering/partneringlignende (især indenfor kortere udbud hvor kommunen ikke ønsker ”at give slip” på ansvar og indflydelse)

Kontrakterne ved Vejdirektoratet er en miks mellem en ”traditionel kontrakt og kontrakt med partneringlign. Tiltag. Både kontrakterne som er ren fagentreprise, og de som er hovedentrepriser (samling af flere fagentrepriserne) indeholder dele af partnering.

3.3.4 Paketering

Både hos kommunerne og i Vejdirektoratet er opdelingen i ”pakker” ens

Det kan være meget forskelligt, dels i fagentrepriser dels i større sammenhængende hovedentrepriser. Fagentrepriser”:

- Belysning
- Signalanlæg
- Vintertjeneste

 Utskott Drift- og Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 22(57)
	Projektnavn Kontraksformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

- Alm. Drift - afvanding, udstyr,
- Pleje af grønne områder
- Belægninger
- Bygninger

Vejdirektoratet og kommunerne udbyder typisk i fagentreprises, hvoraf der kan være samlet en række fagdiscipliner i Vejdrifts-hovedentrepriser. Disse omfatter således bl.a. Græs, Bepantning, Små tavler, Rabatter, Grøfter, Bassiner, Hegn, Vejmandstilsyn etc.

3.3.5 Nyckeltal (antal km, omsättning, restid, projektledning, teknisk kompleksitet...)

Följande faktorer vägs in vid utformning av driftområden:

- Antal km: Afhænger af kontraktstypen. De omfattende Vejdriftsentrepriser dækker mellem 600 og 900 km pr entreprise, mens mere specifikke fagentrepriser går fra 600 til 2000 km.
- Omsætning: Vejdriftsentrepriserne ligger mellem 3 og 6 M€ per år, de mindre fagentrepriser mellem 0,5 og 2 M€ per år.
- Trafikintensitet: Svinger meget. På Motorvejsnettet Gennemsnitligt omkring 30-40.000 køretøjer/dag, på hovedlandevejsnettet omkring 5-10.000 køretøjer/dag.
- Geografi og klima: Entrepriser er ensartede i geografi og mht. klimatiske forhold. Dog med den lille forskel, at jo større trafikintensitet, der er i et område, desto mindre er det geografiske omfang.
- Antal tilbud per upphandling: I gennemsnit mellem 2 og 3 bud pr. entreprise.
- Antal kontrakt per projektledare: Meget svingende, da projektlederne bl.a. udpeges efter de vindende entreprenører. Mellem 1 og 6 entrepriser pr. Projektleder.
- Antal km väg per projektledare: Mellem 600 og 2500 km.
- Omsättning per projektledare: Mellem 1 og 15 M€
- Kostnad per km väg. I Vejdrifts-regi bruges ca.35 M€ på ca. 3800 km vej, svarende til 9200 €/km vej.
- Antal ton salt (per km) Behandles i gruppen Vinterteknologi.
- Antal ton sand (per km) Behandles i gruppen Vinterteknologi.
- Andel vintervæghållning: Behandles særskilt i Danmark.

3.3.6 Kontraktperiod, optioner

Både danske og udenlandske erfaringer viser, at den typiske kontraktperiode svinger helt fra 1 til 6 år. På vejområdet har man i de senere år set eksempler på kontrakter, der løber i op til 15 år (funktionskontrakter). Optioner er ofte på 1 eller 2 år afhængig af udbudsform.

For Vejdirektoratets matrixudbud, er der udbudt en 5 årig kontrakt med optioner på 2 gange 1 år. I 2017 er det planlagt at der udbydes igen i en 4 årig kontraktperiode. (Dette for at komme i samme takt som de 4 årige bevillinger).

 Utskott Drift- og Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 23(57)
	Projektnavn Kontraktsformer for drift og underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

3.3.7 Tidpunkt på året for start av kontrakt og opphandling av entrepren r, anbudstid, hur långt f re entreprenadstart skrives kontrakten

Den mest hensigtsmæssige start for driftskontraktperioder hvor vintertjeneste er inkluderet er 1. april eller 1. oktober. Øvrige kontrakter kan starte på et hvilket som helst tidspunkt, blot entrepren ren har en acceptabel mobiliseringsperiode, især hvis der er virksomhedsoverdragelse af personel indblandet.

Vejdirektoratets driftskontrakter starter altid pr. 1. januar. Udbuddet sker i for ret, knap     r f r starttidspunktet, Licitationen afholdes før sommerferien, og det sidste halve år anvendes til kontraktforhandling og mobilisering (opstartsmøder, workshops om kontraktindhold, forventningsafstemning etc.)

For vinterkontrakterne er start og sluttidspunkt anerkendes. De startes 1. oktober og løber til slut sæson 30. april.

3.3.8 Beskrivelse af kontostruktur i kontrakten

I et hvilket som helst udbudsmateriale er nøje beskrevet hvilke krav der gælder i forhold til det konkrete udbud. Herunder betingelser, beskrivelser, tilbuds- og afregningsgrundlag og tilbudsliste som også tit viser betalingsmetoden. Ved tilstandskrav betales typisk 1/12 hver måned, ved udførelseskrav betales pr. gang, funktionskontrakter betales ofte pr.  r og partneringskontrakter typisk efter udførelse af aftale opgaver.

3.3.9 Krav på anbudsgivere

Nedenstående er eksempler på kriterier stillet i kvalifikationsperioden.

- Oplysning om ansøgers navn, adresse, CVR nr., kontaktperson og kontaktoplysninger.
- Fremlæggelse af en erklæring på tro og love om, at ansøger ikke har ubetalt, forfalden gæld til offentlige myndigheder, jf. lovbekendtgørelse nr. 336 af 13. maj 1997 om begr nsning af skyldneres muligheder for at deltage i offentlige udbudsforretninger.
- Oplysning om ansøgers omsætning, resultat af primær drift og egenkapital for de sidste 3 regnskabsår. Såfremt ansøger har eksisteret i kortere tid end 3 år fremlægges dokumentationen for den tid hvor ansøger har eksisteret.
- Afhængig af den udbudte opgave skal ansøger have en samlet omsætning på omkring 3 * det udbudte beløb, en egenkapital på 1/3 af det udbudte beløb. En omsætning indenfor de udbudte områder på 1/3 af den udbudte sum.
- Fremlæggelse af en referenceliste over opgaver svarende til den udbudte, som ansøger har l st inden for de seneste 3 år, med angivelse af ordregiver, tidspunkt, kontraktsum og om opgaven har været l st i et partneringsbaseret samarbejde med ordregiveren.
- Ansøger skal have dokumenteret erfaring med ”opgaven”.

3.3.10 Krav på entrepren rer

Nedenstående er eksempler på kriterier stillet i udbudsbetingelser og er typisk en blanding af flere.

OBS. Der må ikke medtages krav til indhold her som allerede er krævet under prækvalifikationen

-  konomisk kapacitet
- Referencer

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 24(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

- Miljö
- Arbetsmiljö
- Uddannelse/lärning/ socialt ansvar
- Kvalitetssystem / opgavestyring

3.3.11 Tildelningskriterier

Nedenstående er kommunale eksempler på kriterier stillet i udbudsbetingelser og er typisk en blanding af flere (3) ved tildelingskriteriet ”økonomisk mest fordelagtig”, hvor pris som den ene indgår.

- Pris
- Opgaveløsning
- Udvikling
- Miljø
- Kvalitet
- Driftssikkerhed
- Forståelsen for værdigrundlag (hos VD)
- Organisation og bemanning

I mange udbud indgår kun et kriterie: laveste pris, i disse udbud er der stillet en række krav til entreprenøren i udbudsmaterialet ang. de ovenfor nævnte tildelingskriterier, det er altså ikke her en konkurrenceparameter.

Vejdirektoratet gik i forbindelse med Udbud 2012 (for perioden 2013-17) fra ”Økonomisk mest fordelagtige” tilbud til Laveste pris.

3.3.12 Andel Underentreprenører

Underentreprenører skal forhåndsgodkendes af ordregiver og kan ikke udskiftes undervejs uden ny godkendelse af ordregiver.

CSR (Corporate Social Responsibility) krav er som oftest en del af kommunernes indkøbspolitik.

3.3.13 Klassning af vägar

Overordnet set er der i Danmark anbefalet at man benytter samme klassificering af vejene, men det er reelt op til den enkelte kommune.

Vejklasserne er styret af trafikintensiteten.

Vejene er typisk inddelt i 2 typer trafikveje, og i op til 3 typer lokalveje.

For Vejdirektoratet gælder, at der kun benyttes vejklassen trafikveje suppleret med motorveje.

Hos Vejdirektoratet og de større kommuner må der ikke arbejdes på trafikvejene i myldretiden.

 Utskott Drift- og Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 25(57)
	Projektnavn Kontraksformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

3.3.14 Ersättningsmodell för vinterväghållning

For både Vejdirektoratet og kommunerne gælder at vintertjeneste typisk afregnes med hensyn til saltning pr. gang pr. rute og med hensyn til snerydning på timeløn/-forbrug. Rådighedstillægget er typisk ét fast årlig beløb.

3.3.15 Ersättningsmodell för övriga arbeten

Renholdelse, både fejning og affaldsindsamling afregnes typisk pr. rute pr. gang. Belægningsreparationer afregnes typisk efter både en mandskabspris og en materialepris.

Vejdirektoratet arbejder med en model, hvor mest muligt arbejde udføres som tilstandsarbejder. Som eksempler herpå kan nævnes:

- Renhold (vejmandstilsyn, affaldsopsamling, fejning, toiletrenhold)
- Græsslåning, menneskenære områder
- Sikkerhedsmæssig beskæring af planter
- Rabatvedligeholdelse
- Ukrudtsbekæmpelse

Målet er, at mest muligt arbejde lægges over på tilstand.

Tilstandsarbejder afregnes til fast pris pr. år for entrepriseområdet.

Jobs på udførelseskrav(grøfteoprensning, rabatprofilering, brøndsugning, forår- og efterårsgræsslåning etc.) søges afregnet efter tilbudslistens poster. Fx med fast stykpris.

3.3.16 Standardkrav för vinterväghållning

Kravene til vinterbekæmpelsen varierer fra kommunen til kommune.

For Vejdirektoratet gælder nedenstående for alle veje, cykelstier samt fortove. Kravene for aeaer på sideanlæg redovisas ikke her.

Type	Servicemål/metode	Tilstræbt maksimum tid for vejtilstand under service-mål
Alle kørebaner på Statens veje.	Tilstræbes holdt farbare uden gener på alle tider af døgnet, ved at: ☐ <i>Glatførebekæmpelse foretages ved præventiv saltning</i> ☐ <i>Snerydning igangsættes ved drive-dannelse eller inden der falder op til 3 – 5 cm jævnt lag.</i>	Ved glatføre uden sne: Rimfrost: 0 timer Is: 0 timer Efter snefald: Snesjap: 2 timer Løs sne: 2 timer Fastkørt sne: 0 timer Efter fygning: Snedriver: 2 timer Spærret: 0 timer

 Utskott Drift- og Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 26(57)
	Projektnavn Kontraktsformer for drift og underhåll av vägar i de nordiske länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

Cykelstier langs statsvejene.	Tilstræbes holdt farbare uden gener på alle tider af døgnet, ved at: ☐ <i>Glatførebekæmpelse foretages ved pr�eventiv saltning.</i> ☐ <i>Snerydning igangsættes ved dri-vedannelse eller inden der falder op til 3 – 5 cm jævnt lag.</i>	Ved glatføre uden sne: Rimfrost: 0 timer Is: 0 timer Efter snefald: Snesjap 4 timer L�s sne 4 timer Fast sne 0 timer Efter fygning: Snedriver 2 timer Spærret 0 timer
Alle fortove langs statsvejene	Tilstræbes holdt farbare alle dage i tidsrummet kl. 07 – 22, ved at: ☐ <i>Glatførebekæmpelse foretages ved saltning.</i> ☐ <i>Snerydning igangsættes ved dri-vedannelse eller inden der falder op til 3 – 5 cm jævnt lag.</i>	Ved glatføre uden sne: Rimfrost 0 timer Is 0 timer Efter snefald: Snesjap 4 timer L�s sne 4 timer Fast sne 0 timer Efter fygning: Snedriver 2 timer Spærret 0 timer

3.3.17 Begr nsningsregler for prissättning

I Danmark er det ikke lovligt at fastsætte begrænsninger for prissättning

3.3.18 Hantering av stora extraordinära h ndelser (st rre jordskred,  versv mningar mm)

Håndteres af beredskabet, kommuner skal have en klimahandlingsplan der skal tage højde for dette i fremtiden ved at tage hensyn til planlægning af bla. vand - indbyggede LAR løsninger, (Lokal Afledning af Regnvand).

3.3.19 Hantering av  ndrings- og Tilläggsarbeten

Håndteres så vidt muligt i tilbudslisten med de mest almindelige ydelser eller indhentning af nye tilbud.

3.3.20  verklaganden

Der er standstill periode på 10 dage inden underskrift på kontrakten. Årsager – f.eks. hvis kontrollbud vinder i kommunen, utydelig evaluering på tildelingskriterier og den anvendte model ikke passer.

Klagenævnet har udelukkende fokus på procedurefejl.

 Utskott Drift- og Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 27(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

3.3.21 Hantering av konkurs hos entreprenör

Det er reguleret i bla. AB92 og alm. Dansk lovgivning

Der forsøges taget hensyn i prækvalifikation b.la. ved regnskabstal. Ordregiver står med et problem, der kan gøres brug af sikkerhedsstillelse som typisk er på 10% af kontraktsum.

Vejdirektoratet beder ikke om sikkerhedsstillelse

3.4 Fördelar med vald kontraktsform

Vejdirektoratet:

- Mindre administration
- Mest mulig initiativ til entreprenøren (giver i teorien bedre og billigere løsninger)
- Lave priser (ca. 10% lavere)
- Markedstilpasning med mulighed for effektiviseringer og optimeringer
- Entreprenøren gør det han er bedst til – bedre løsninger

Kommunerne:

Evt. sammen med vd for det er jo det samme – lidt afhængig af for hvilken kontraktsform er der tænkt på

- Entreprenøren gør det han er bedst til – kommunen får vidensdeling
- Lavere priser
- Mulighed for effektiviseringer og optimeringer, nye driftsmetoder
- Mindre administration

3.5 Nackdelar med vald kontraktsform

Vejdirektoratet:

- Vi som bygherre afgiver kontrol. Entreprenøren har i praksis ikke være i stand til at levere det initiativ, de har fået ansvaret for.
- Vi er afhængige af entreprenørens egenkontrol, og denne er ikke altid optimal.
- Det er svært i praksis at få entreprenøren til at være aktiv medspiller.
- Fra start skulle VD have været en bedre / dygtigere bestiller. Vi skulle have været skarpere på vores ønsker til entreprenøren.

Kommuner:

- ændringer i kontrakten kan være vanskelige
- ændringer i serviceniveauerne kan være vanskelige økonomiske nedskæringer fra politisk side kan være problematiske
- manglende entreprisstyring kan være problematisk

 Utskott Drift- og Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 28(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

3.6 Kopplingar Organisationsmodell/Kontraktsform

I 2009 kommer udmeldingen om, at der skal spares personale i driften. Fra ca. 220 til 180 personer i perioden 2009 – 2012. Samtidig hermed formes en ny indkøbspolitik, som er præget af den forstående slankning i organisationen, og dette ender med det store matix udbud i 2012.

Slankningen af driftsorganisationen betyder også, at der nedlægges 3 tjenestesteder, så det samlede antal bliver 3 over hele landet.

1 år efter start af driftskontrakterne omlægges hele organisationen i VD til en matrixorganisation. Denne sidste ændring i organisationen har ikke en direkte sammenhæng med udbuddet, men den giver os bedre mulighed for sanktioner, sikring af ens leverancer over hele landet og interne bedre overleveringer mellem anlæg og drift.

3.7 Trender avseende kontraktsformer

Det ser ud til at VD fortsætter med minimum en runde mere af matrixudbuddet. Denne gang større og skarpere end det sidste udbud. Denne gang udbydes ikke kun driften, kapitalbevarende vedligehold medtages.

Selvom det sidste udbud efterlod VD med enkelte store entreprenører som kontrakts holdere er forventningen at der stadig er mange om buddet og måske endda flere end ved det sidste udbud.

For det kommunale markeder der generel fokus på at undersøge om det kan betale sig at konkurrenceudsætte. For øjeblikket bliver der lavet benchmarking på mange områder hos kommunerne også udenfor vejområdet. Vi ser få kommuner der trækker driftsopgaverne hjem igen.

 Utskott Drift- og Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 29(57)
	Projektnamn Kontraksformer for drift og underhåll av vgar i de nordiska lnderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfardare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

4 Norge

4.1 Bakgrund/förutsättningar

Statens vegvesen har det operative driftsansvaret for ca. 11.000 km riksveg og ca. 45.000 km fylkesveg.

Eieransvaret for fylkesvegene er delt mellom 18 fylkeskommuner.

Statens vegvesen er organisert med 5 regioner, i tillegg til Vegdirektoratet. Regionene rapporterer til og er via Vegdirektoratet underlagt Samferdselsdepartementet i riksvegsspørsmål og fylkeskommunene i fylkesvegsspørsmål.

I Norge finnes om lag like mange km kommunal veg som km fylkesveg. Driftsansvaret for de kommunale vegene ligger hos de 428 kommunene.

4.1.1 Historik

Fram til og med 2002 ble mesteparten av driftsoppgavene på riks- og fylkesvegnettet utført i regi av Statens vegvesen, i relativt stor grad med egne ansatte og eget utstyr, men oppgaver som f.eks. brøyting ble delvis utført med innleid mannskap og materiell. En forsøksordning med konkurranseutsatte driftskontrakter med private entreprenører startet opp på siste del av 1990-tallet, men fikk ikke noe stort omfang. I 2002 eksisterte det 5-6 mindre kontrakter av denne typen.

Fra 1.januar 2003 overtok Mesta AS (nytt selskap etablert med utgangspunkt i Statens vegvesen sine tidligere fylkesvise produksjonsavdelinger) driftsansvaret gjennom såkalte "overgangskontrakter". Disse "overgangskontraktene" omfattet hele landet, unntatt de 5-6 områdene som allerede var konkurranseutsatt. I tidsrommet fram til 1.september 2006 ble disse "overgangskontraktene" gradvis erstattet av konkurranseutsatte kontrakter, slik at vi 1.september 2006 hadde konkurranseutsatte driftskontrakter på hele riks- og fylkesvegnettet. På dette tidspunktet var lengden på riksvegnettet og lengden på fylkesvegnettet om lag like.

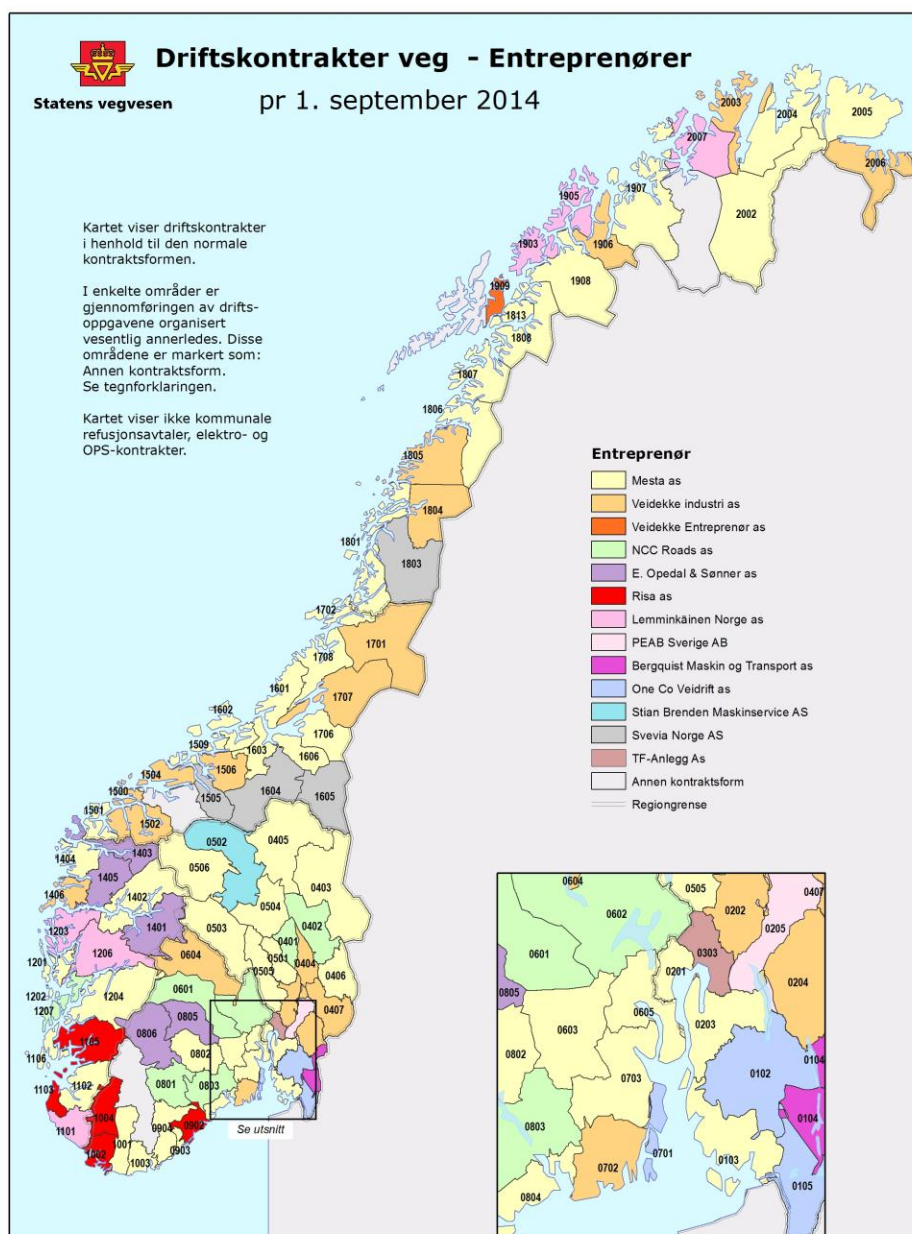
Fra 1.januar 2010 ble nesten 2/3 av riksvegnettet overført til fylkeskommunene, samtidig som Statens vegvesen gjennomførte en omorganisering, der organisasjonen bl.a. ble tilpasset fylkeskommunens styrkede posisjon på vegområdet. Noen kontraktsgrensener er endret etter 1.januar 2010, for å få en bedre tilpasning til fylkesgrensene.

Flertallet av kontrakter inneholder både riksveg og fylkesveg. Noen få kontrakter inneholder kun riksveg eller kun fylkesveg.

Totalt i Norge har vi så vidt over 100 "normale" driftskontrakter. Veglengden i hver av disse

 Utskott Drift- og Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 30(57)
	Projektnavn Kontraksformer for drift og underhåll av vägar i de nordiske länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

kontraktene er i de fleste tilfellene mellom 400 og 800 km veg.



Noen få % av riks- og fylkesvegnettet har andre driftsløsninger, enten med oppdeling i flere fagkontrakter, forhandlede kommunale avtaler eller ordninger der driftsansvaret tilligger vegutbyggeren (såkalt OPS). Disse få %-ene omtales ikke nærmere her. Rapporten videre omfatter driftskontraktene på mesteparten (mer enn 95%) av riks- og fylkesvegnettet.

 Utskott Drift- og Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 31(57)
	Projektnamn Kontraktsformer for drift og underhåll av vägar i de nordiske �nderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

Arbeidsoppgaver som elektrodrift m.fl. inngår i egne kontrakter, som ikke omtales nærmere her.

4.1.2 Utbudsformer (beloppsgränser, lagar)

Kontraktene lyses ut i åpne anbudskonkurranser iht ”Lov og forskrift om offentlige anskaffelser”. Anskaffelsestype er ”tjeneste, prioriterte tjenester kategori 1, over EØS-terskelverdi”. Annonsering skjer i DOFFIN (norsk kunng ringsdatabase for offentlige anskaffelser) og TED.

Det gjennomføres ingen forh ndskvalifisering, men opplysninger som gir grunnlag for firmakvalifisering må følge tilbudet. Kontrakten tildeles iht laveste tilbudspris fra firma som tilfredsstiller firmakvalifiseringskravene. Tilbud fra firma som ikke tilfredsstiller firmakvalifiseringskravene avvises. Det er svært sjelden at firma avvises, og når dette skjer, er dette oftest fordi vedkommende firma har gjort formelle feil, evt. at vedkommende firma er ”svartelistet”, typisk på grove brudd på HMS-bestemmelser eller økonomiske forhold som manglende betaling av skatt e.l.l.

Firmakvalifiseringskravene er relativt ”snille”, og stort sett samsvarende med krav Statens vegvesen stiller til firma som skal utføre mellomstore anleggsoppgaver. Både internt i Statens vegvesen, og fra flere st rre firma, er det framsatt ønske om ”strengere” firmakvalifiseringskrav.

4.2  vergrepande mål f r valde kontraktsformer

4.2.1 Effektivitet

Dagens l sning imøtekommer kravet til 100% konkurranseutsetting, samtidig som den er tilpasset Statens vegvesens organisasjon og bemanningssituasjon.

Byggherremilj et i Statens vegvesen har ønsket åpning for lengre kontraktsperioder, evt. mulighet for å forlenge velfungerende kontrakter, men har generelt ikke fått lov til å inngå lengre kontrakter enn for 60, unntaksvis 72 måneder. Innkj psmilj et i Statens vegvesen er som utgangspunkt meget reservert til å tillate kontrakter med lengre varighet enn 48 måneder.

På flere punkter kan det hevdes at det er motstrid mellom gitte rammekrav, og ideelt effektive løsninger. I Statens vegvesen jobber vi innenfor de rammekravene vi har, og bruker ikke mye tid på å tenke på hvordan vi ville ha gjort det dersom vi hadde andre rammekrav enn de vi har.

4.2.2 Skape konkurrens

I deler av landet er det relativt god konkurranse (i denne sammenheng 4 tilbud eller flere). Andre steder i landet er konkurransen dårligere. Unntaksvis har vi hatt bare ett tilbud, og flere steder har hovedregelen v rt 2 tilbud (typisk fra Mesta og Veidekke), men dette var vanligere

 Utskott Drift- og Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 32(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

for noen år siden, enn det har vært de siste årene

Noen firmaer som kom inn på markedet for noen år siden med ”lavpriskontrakter” har dessverre gått konkurs, andre firmaer som har vært inne har trekt seg ut av markedet etter en periode. Generelt har vi færre firmaer på dette området enn det vi skulle ønske.

Kun Mesta deltar i konkurransene i hele landet, men vi har flere firma (bl.a. NCC og Veidekke) som deltar i mesteparten av landet. Noen firma (f.eks. Risa) har mange kontrakter i ”sin” landsdel, men har så langt holdt seg i denne.

4.2.3 Specialisering vs Geografi

Både kontraktsinnhold (type oppgaver som inngår) og -grenser har vært relativt statisk siden 2003. Noen få kontrakter er delt, noen få er slått sammen, men hovedtrekkene er slik de var i 2003.

Vegmerking og større dekkeleggingsoppgaver inngår ikke i driftskontraktene. Driftskontraktene omfatter heller ikke ”tyngre” kai- og bruvedlikehold.

En faktor som har bidratt til å begrense spesialiseringen (opprettning av fagkontrakter), er hvordan Statens vegvesen er organisert, der byggherreansvaret for driftsoppgaver er plassert i fylkesvise vegavdelinger. Dermed blir det i praksis lite aktuelt med fagkontrakter på tvers av fylkesgrenser.

4.2.4 Utveckling och kompetens

Kontraktene var fra 2003 i relativt stor grad basert på funksjonsbeskrivelser, med oppgjør på rund sum.

I løpet av de siste 10 årene er kontraktene gradvis utviklet fra relativt rene rundsumkontrakter, til kontrakter som i stadig større grad har mengdeoppgjør, og utviklingen på dette området fortsetter videre. Funksjonsbeskrivelsene er parallelt med dette tonet ned.

For flere oppgaver der entreprenøren tidligere hadde funksjonsansvar, skal nå entreprenøren i første omgang kun inspisere og rapportere avvik, og så er det byggherren som tar stilling til hvilket tiltak som evt. skal iverksettes. For andre oppgaver har entreprenøren fortsatt funksjonsansvar, men får i noen tilfeller likevel mengdeoppgjør.

En del funksjonsbeskrivelser er parallelt med dette erstattet med rutinebeskrivelser. Delvis har dette sammenheng med nye standardkrav i håndbok R610, som ligger til grunn for det som skal leveres til trafikantene gjennom bl.a. driftskontraktene.

For en del oppgaver er det stilt spesifikke kompetansekrav til de som skal utføre vedkommende arbeidsoppgave. Dette er utviklet lengst innenfor vinterdriftsområdet.

 Utskott Drift- og Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 33(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

4.2.5 Samarbetsformer

I kontraktsbestemmelsene stilles krav til at entreprenøren skal ha et kvalitetssystem som er i samsvar med kravene i NS-EN ISO 9001:2008 "Systemer for kvalitetsstyring – Krav".

Ut over dette gjelder i hovedsak samme krav og prinsipper for driftskontraktene som for Statens vegvesens bygge- og anleggskontrakter, herunder tilhørende samhandlingsbestemmelser.

Disse bygger på et relativt tradisjonelt forhold til hva som er respektive byggherrens og entreprenørens ansvar i en utførelseskontrakt, selv om kontrakten også har et snev av totalentreprise i seg.

4.3 Beskrivning av Kontraktsformer

4.3.1 Nivå av centralisering/decentralisering

Alle driftskontrakter følger samme mal, utarbeidet av Vegdirektoratet, og oppdatert fra år til år. Standardbeskrivelsen i kontraktene er basert på håndbok 111 / R610, med en del lokale variasjoner, særlig på fylkesveger.

For riksveger skal fravik fra malen behandles og godkjennes av Vegdirektoratet. For fylkesveger kan fylkeskommunen bestemme fravik fra standardkravene og beskrivelsestekster/kravspesifikasjoner, men innkjøpskrav og kontraktsbestemmelser skal gjelde som i malen også for fylkesveger.

Vegdirektoratet skal også godkjenne endringer i kontraktsgrenser og –innhold, herunder ordninger med oppdeling i fagkontrakter.

4.3.2 Nivå av egen regi/köpta tjänster

Innenfor aktuelt fagområde, utfører Statens vegvesen ingen oppgaver i egenregi.

De regionale vegtrafikksentralene er innenfor Statens vegvesen. Disse vegtrafikksentralene overvåker deler av vegnettet, og formidler informasjon om hendelser på dette vegnettet, herunder også til driftsentreprenørene.

Vegtrafikksentralene har ikke byggherreansvar og er heller ikke ordinær vegforvalter, men kan likevel gjøre vedtak om stenging og åpning av veg, også på basis av informasjon/innstilling fra driftsentreprenøren, typisk ved uværssituasjoner. Dette gjøres bl.a. for å avlaste byggherren, som har sterkt redusert arbeidskapasitet og tilstedeværelse utenfor normal arbeidstid.

 Utskott Drift- og Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 34(57)
	Projektnamn Kontraktsformer for drift og underhåll av vgar i de nordiske lnderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfardare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

4.3.3 Entreprenadform

Drift- og vedlikeholdskontrakt, med funksjonsansvar for en del av oppgavene.

4.3.4 Paketering

Typiske oppgaver som inngår her:

- Tunnelldrift, men ikke elektrotekniske oppgaver (og en ikke uvesentlig del av tunneldrifta handler om bergsikring, noe som nok er mindre relevant i de andre nordiske land)
- Vannavrenning og drift av drens-system, inkl. enklere utskiftninger
- Drift av vegdekker (lapping av hull og reparasjon av mindre skader, men ikke større vedlikeholds- eller nyleggingsarbeider)
- Drift, inkl. mindre reparasjoner, av "mekaniske" (ikke-elektriske) objekter/installasjoner langs vegen
- Renhold
- Rydding av skred/nedfall og mindre bergsikringsoppgaver
- Drift av grøntarealer
- Vinterdrift
- Trafikkberedskap

Eksempel på oppgaver som ikke inngår i driftskontraktene, men som håndteres i egne kontrakter er:

- Bru- og kaivedlikehold (men enkle driftsoppgaver og inspeksjoner inngår i driftskontraktene)
- Drift av elektriske anlegg/installasjoner (men utvendig renhold og f.eks. «enkle» lyskildeskift inngår i driftskontraktene)
- Dekkelegging og vegmerking
- Større oppgraderingsarbeider

Ferjedrifta har eget opplegg, helt uavhengig av drift og vedlikehold av vegnettet.

4.3.5 Nyckeltal

Normalt inngår 400-800 km veg pr. kontrakt.

Det er stor forskjell i omsetningen mellom de minste og de største kontraktene, mellom 10-120 mkr/år. En typisk kontrakt kan omsette ca. 40 mkr/år.

Litt over halvparten av omsetningen i kontraktene er relatert til vinterdrift, men med store geografiske variasjoner, innenfor intervallet 33 – 72%.

Reisetiden innenfor kontrakten kan variere veldig, i kontraktene på Østlandet vil det sjelden være mer enn halvannen time fra det logiske "hovedstedet" i kontrakten til kontraktens ytterpunkt, mens det kan være snakk om mange timer i kontrakter på Vestlandet, i Trøndelag og i Nord-Norge, der det kanskje er lange ferjstrekninger eller ferjer med sjelden frekvens for å komme seg til de mest avsides områdene. I slike avsides områder er det typisk en lokal underentreprenør som har ansvar for vinterdrift og "enkle" oppgaver, mens andre oppgaver må vente til forsterkninger er på plass.

 Utskott Drift- og Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 35(57)
	Projektnamn Kontraktsformer for drift og underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

Noen norske fylker har ca. 1 time i reisetid fr  ”fylkeshovedsetet” til fylkets ytterpunkt, mens i andre fylker kan det være en dagsreise og til og med mer enn dette for å komme seg til og fra. Generelt er det veldig store variasjoner her, og dermed også i reisetiden i kontraktsomr dene.

Internt i Statens vegvesen er normalt flere kontrakter samlet under samme prosjektleder, men her er det en del variasjoner i de organisatoriske løsningen fra region til region.

Innenfor ett og samme kontraktsomr de kan det være store klimatiske variasjoner, og vi kan gjerne ha regnvær i en del av området, og snøvær i en annen del av området. Særlig på Vestlandet og i Nord-Norge er det kort veg fra kyst til fjell.

Det er stort fokus på saltforbruk, og Vegdirektoratet følger også opp sandbruk og utkjørte br ytekml.

4.3.6 Kontraktsperiod, optioner

Kontraktsperioden er normalt 60 måneder. Unntaksvis kan kontraktsperioder på 48 eller 72 måneder forekomme.

Byggherren kan forlenge kontrakten med 12 måneder. Melding om dette skal gis til vedkommende entrepren r senest 30.april i det året kontrakten forlenges. Begrunnelsen for en så sen dato, er at opsjonen også skal kunne benyttes i situasjoner der ny konkurranse har havarert.

4.3.7 Tidpunkt på året for start av kontrakt og opphandling av entrepren r, anbudstid, hur långt f re entreprenadstart skrives kontrakten

Kontrakten starter alltid 1.september. Hvert år starter ca. 20 kontrakter.

Kontrakt skrives normalt i februar-april, men det skjer at vi er både tidligere og senere ute.

Utløsning skjer normalt i november-desember, men det skjer at vi er både tidligere og vesentlig senere ute. Målsettingen er at vi skal være tidligere ute, men regionene har bl.a. blitt forsinket av s ne malendringer. Erfaringsmessig kommer det ”tunge” malendringer hvert år.

Normalt er det minst 52, men sjelden mer enn 60 dager fra utlysning til tilbudsfristen.

4.3.8 Beskrivning av kontostruktur i kontrakten

Kontrakten er delt opp i prosesser og stedkoder, i tillegg til priser på innsatsfaktorer (mannskap og maskiner) til bruk ved regningsarbeider.

Hver vegtype (f.eks. riksveg, riks-g/s-veg, fylkesveg Østfold osv) har sin stedkode.

Oppdelingen i prosesser er strukturert slik, med delvis veldig detaljert underoppdeling:

 Utskott Drift- og Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 36(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

- 1: Generelle kostnader (inkl. kostnader til f.eks. generell inspeksjon og trafikkberedskap)
- 2 er ikke i bruk
- 3: Tunneler
- 4: Drenering
- 5 er ikke i bruk
- 6: Vegdekker
- 71: Murer
- 72: Skjermer
- 73: Øvrig vegutstyr, renhold m.m. (inkl. skred- og flomskader)
- 74: Grøntarealer
- 75: Kantstein, rekkverk og gjerder
- 76: Trafikkregulering og belysning (, men her inngår altså ikke elektrotekniske oppgaver)
- 77: Skilt og optisk ledning
- 78 og 79 er ikke i bruk
- 8: Bruer og kaier (, men kun relativt enkle driftsoppgaver)
- 9: Vinterdrift

4.3.9 Krav på entreprenører

For utførelse av spesifikke oppgaver stilles det spesifikke krav til den som skal utføre arbeidet.

Det stilles krav til hvor stor del av arbeidene som skal utføres av entreprenøren selv, inkl. spesifikke arbeidsledende/samordnende/koordinerende arbeidsoppgaver som entreprenøren ikke kan sette bort til underentreprenør.

Vi har ingen gode miljøkrav.

Vi har ingen krav til lærlinger, men betaler bonus til de som har slike.

4.3.10 Krav på anbudsgivere

Driftskontraktene følger Statens vegvesens generelle krav til firmakvalifisering for ”mellomstore” bygge- og anleggskontrakter. Disse kravene er relativt ”snille”.

4.3.11 Tildelingskriterier

Laveste pris.

4.3.12 Andel Underentreprenører

Underentreprenører kan maksimalt utføre 75% av arbeidsoppgavene.
Entreprenøren kan ikke påregne å få løyve til å bruke underunderentreprenør.

Krav til lønn, registrering, sikkerhetstiltak, ID-kort osv gjelder uansett om arbeidet utføres av underentreprenør eller ikke.

 Utskott Drift- og Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 37(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

Det kan være vanskelig å definere hva som egentlig er en underentreprise, når leverandøren leverer ”generelle” tjenester, og ikke utfører disse ute på vegen. Her må vi la tvil komme entreprenøren til gode. Vi oppfatter at kravet som forbyr underunderentreprenør er rettet mot arbeid som skjer ute på vegen, og ikke mot arbeid som skjer f.eks. når en maskin skal ha reparasjon eller vedlikehold. Tilsvarende oppfatter vi at en underunderentreprenør fortsatt kan kjøpe ”generelle” tjenester eller varer.

4.3.13 Klassning av vägar

Håndbøkene 111 (for gamle kontrakter) og R610 (for nye kontrakter) har ulike klasseinndelinger, men disse kan være ulike fra tema til tema. En veg kan f.eks. være i høyeste klasse ift renhold, men ikke ift vinterdrift eller dekkevedlikehold.

Noen klasseinndelinger tar utgangspunkt i om vegen ligger i by/tettsted, eller i mer landlige omgivelser. Andre klasseinndelinger tar utgangspunkt i om vegen er en viktig regional transportrute eller ikke. Noen klasseinndelinger er direkte ÅDT-orientert. Klasseinndelingen ligger til grunn for mange av arbeidsbeskrivelsene i kontrakten.

4.3.14 Ersättningsmodell för vinterväghållning

Med noen unntak (og disse unntakene gjelder særlig for kontrakter med mye høyfjellsdrift), gjelder følgende modell:

Alt arbeid på spesielle gå-/syklearealer (fortau, g/s-veger o.l.): rund sum

For øvrige arealer har byggherren i konkurransegrunnlag fastsatt forhåndsprisede ”enhetspriser”, som gir slik kompensasjon/godtgjørelse:

Brøyting (og høvling med ”lett” utstyr) godtgjøres pr. km (tillegg for sideplog)

Høvling med tung veghøvel godtgjøres pr. time

Sanding godtgjøres pr. tonn

Salting godtgjøres pr. tonn (m3 for saltløsning)

Verdiene som byggherren har fastsatt for disse godtgjørelsene, ligger som oftest lavere enn reell tiltakskostnad, slik at det som kompenseres gjennom denne verdien er mindre enn tiltakskostnaden. Det entreprenøren mener han må ha i tillegg til denne kompensasjonen/godtgjørelsen fastsatt av byggherren, priser entreprenøren i tilbudet som rund sum. I noen tilfeller hevdes det fra lokale byggherrer at godtgjørelsen feilaktig har blitt fastsatt så høy at det som konsekvens av dette utføres unødvendig store mengder.

4.3.15 Ersättningsmodell för övriga arbeten

Mye rund sum, men mengdeoppgjør bl.a. på:

- Grøfterensk
- Utskifting av stikkrenner og kummer

 Utskott Drift- og Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 38(57)
	Projektnamn Kontraktsformer for drift og underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

- Rensk av kummer
- Lapping av hull, tetting av sprekker og reparasjon av skader i asfaltdekker
- Rekkverksreparasjoner

Reparasjon av skader påført av kjøretøy har egen oppgjørsform (inngår ikke i rund sum)

4.3.16 Standardkrav for vinterv gh llning

Alle veglenker er innplassert i en av de 5 vinterdriftsklassene DkA-DkE. Til grunn for innplasseringen ligger en vurdering av vegruten veglenken inngår i, herunder en vurdering av viktighet, klima og miljø. Det legges vekt på å unngå uventede standardsprang på sammenhengende vegruter.

H ytrafikkveger vil være innplassert i vinterdriftsklasse DkA eller DkB, jf. de veiledende ÅDT-intervallene under.

Lavtrafikkveger vil være innplassert i vinterdriftsklasse DkC, DkD eller DkE, jf. de veiledende ÅDT-intervallene under.

Vinterdriftsklassene har ulike krav til tiltaksfrekvens m.m., jf. denne sterkt forenklede kravbeskrivelsen:

veger i klasse DkA (ÅDT > 1.500):

Brøyting/salting hvert 90. minutt ved værhendelse/behov

veger i klasse DkB (1.500 < ÅDT < 20.000):

Brøyting/salting hvert 120. minutt ved værhendelse/behov

veger i klasse DkC (ÅDT < 5.000):

Brøyting hvert 150. minutt ved værhendelse/behov

Str ying hvert 180. minutt ved værhendelse/behov, bruk av sand/salt avhenger av værforholdene der og da (sand n r kaldt, salt n r mildt)

OK med sn -/isdekke med friksjon st rre enn 0,25 når kaldt

veger i klasse DkD eller DkE (ÅDT < 5.000):

Brøyting hvert 180. minutt ved værhendelse/behov (oppstart innen 2 cm på DkD, 3 cm på DkE)

Sanding hvert 240. minutt ved værhendelse/behov (grensefriksjon 0,25 på DkD, 0,20 på DkE)

OK med sn -/isdekke

4.3.17 Begränsningsregler for priss ttn ng

Innenfor vinterdriften er det enhetspriser som er forhåndsbestemt av byggherren. Her må entrepren ren prise det han skal ha i tillegg til disse enhetsprisene som rund sum. Han kan ikke endre disse enhetsprisene.

F. . gjelder at tilbud kan bli avvist når det er åpenbart misforhold mellom enhetspris og det enhetsprisen skal dekke. Entrepren ren kan alt  risikere å bli avvist hvis han har foretatt opplagt ”taktisk” prising.

 Utskott Drift- og Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 39(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

4.3.18 Hantering av stora extraordinära händelser

Kontrakten har egne bestemmelser for hvordan entreprenøren skal opptre i slike situasjoner. Standardkravene og beskrivelsene til det entreprenøren skal levere kan fravikes, men bl.a. med den uttrykkelige forutsetningen at entreprenørens innsats skal være det maksimale av det som er mulig med de ressurser som i vedkommende situasjon skal være tilgjengelige.

De mest omfangsrrike ekstraordinære hendelsene vi har slitt med de siste årene har vært uvær av typen ”Dagmar”, med alt slike uværssituasjoner fører med seg.

4.3.19 Hantering av Ändrings- och Tilläggsarbeten

Følger Statens vegvesens generelle bestemmelser for bygge- og anleggsarbeider, med noen spesielle bestemmelser for bl.a. å gå opp grensen mellom ulike kontrakter. Her har vi hatt utfordringer med hvilken entreprenør som kan ha krav på hvilket tilleggsarbeid.

Det har vært vurdert å ta inn i kontraktene prislister for vanlige endringer (typisk tilgang og avgang av objekter), men vi har foreløpig ikke klart å få til dette. Det hadde vært en vesentlig forenkling i kontraktsoppfølgingen, om vi hadde hatt slike prislister. Hva skal f.eks. entreprenøren ha i tillegg hvis det kommer 1 stk. nytt leskur, 500 meter ny veg, 100 meter nytt fortau e.l.l.?

4.3.20 Överklaganden

Firma som ikke får kontrakten, kan levere klage på dette, etter at Statens vegvesen har kunngjort hvem vi har som intensjon å skrive kontrakt med. Slike klager var veldig vanlige for noen år siden, da det sammen med tilbudet skulle leveres planer som skulle vise hvordan entreprenøren hadde forstått konkurransegrunnlaget, og hadde tenkt å legge opp arbeidet, men det har vært lite klager etter at disse planene ble tatt ut av tilbudskravene, og firmakvalifiseringskravene ble tilsvarende forenklet.

Vi opplevde klager fra entreprenører som ikke ble vurdert som kvalifisert, men også i stor grad klager fra entreprenører som klagde på at konkurrenter ble vurdert som kvalifisert. Alle disse klagene var en av flere årsaker til at disse planene ble tatt ut av tilbudet og kvalifikasjonskriteriene.

Det vi de siste årene først og fremst har fått klage på, er når Statens vegvesen selv har gjort formelle feil. I flere tilfeller har vi avlyst konkurransen, og erstattet denne med ny konkurranse, men dette har oftest skjedd på et tidlig tidspunkt, når vi selv ser at vi er i en slik situasjon, og at det er påregnelig at oppsettende klage kan komme, dersom vi kjører løpet videre.

Vi har ikke de siste årene opplevd at klager som vi ikke har sett grunnlag for, har blitt tatt til følge av klageorganet. En vesentlig årsak til dette, er nok at vi har veldig ”snille” firmakvalifiseringskrav, herunder at vi ikke etterspør hvilke underentreprenører som er tenkt benyttet. Vi ønsker ikke å havne i en situasjon der vi må avvise et tilbud fordi tilbudet inneholder en underentreprenør som står på vår ”svarteliste”, typisk pga økonomiske forhold eller HMS-forhold. Slike underentreprenører har vi hjemmel til å avvise (nekte kontrahering av) etter at kontrakt er inngått, men ikke hvis de er listet opp, og da i praksis som en forutsetning i tilbudet.

 Utskott Drift- og Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 40(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

4.3.21 Hantering av konkurs hos entreprenör

Kontrakten har ingen bestemmelser om dette.

De gangene vi har hatt en konkurssituasjon, har Statens vegvesen inngått midlertidige avtaler direkte med underentreprenørene, evt. i kombinasjon med midlertidige avtaler med entreprenør i tilstøtende område. Vi har i slike situasjoner heldigvis møtt positive og medgjørlike bobestyrere.

Byggherren utarbeider egne beredskapsplaner når vi ser at konkurs kan være forestående, herunder dersom en konkurssituasjon truer en stor underentreprenør.

4.4 Fördelar med vald kontraktsform

- Lett for entreprenørene å holde oversikt over markedet
- Krever begrensede byggherreressurser

4.5 Nackdelar med vald kontraktsform

- Kan være stivbeint, og gi problemer med håndtering av endringer
- Begrenser muligheten for små entreprenører til å inngå kontrakt direkte med byggherren.
- Gir dårlig fleksibilitet når noe går veldig galt

4.6 Kopplingar Organisationsmodell/Kontraktsform

Kontraktsformen er til dels en konsekvens av organisasjonsmodellen. Hvis vi skulle ha lagt kontraktskabelen først, og organisasjonsmodellen etterpå, ville ganske sikkert organisasjonsmodellen ha sett annerledes ut, men slik er det ikke. Fylkesgrensene er en så klar rammebetingelse at slike tankeprosesser egentlig kun blir ren teori.

4.7 Trender avseende kontraktsformer

De landsomfattende hovedtrendene siden 2003 har vært:

- mindre rundsum, mer mengdeoppgjør
- mindre funksjonsbeskrivelser, mer rutinebeskrivelser

Noen steder jobber lokale interessenter sterkt for oppdeling i mindre (og flere) fagkontrakter, men det er usikkert hvor sterke disse kreftene egentlig er. Det finnes også motkrefter som ønsker å beholde kontraktsstrukturen slik denne er, og disse kommer neppe 100% på banen så lenge situasjonen virker ”stabil”.

Tilsvarende er det interessenter som jobber for å dele opp kontraktene i mindre geografiske enheter, uten at det har skjedd noen veldig stor endring her siden 2003.

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 41(57)
	Projektnamn Kontraktformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

5 Finland

5.1 Bakgrund/förutsättningar

Hela vägnätets längd är cirka 454 000 kilometer. Av detta är de enskilda vägnas och skogsbilvägnas andel cirka 350 000 kilometer och kommunernas gatunät 26 000 kilometer. Trafikverket ansvarar för landsvägarna som uppgår till totalt cirka 78 000 kilometer.

Riks- och stamvägarna, det vill säga huvudvägarna, uppgår till drygt 13 000 kilometer, varav drygt 700 kilometer är motorvägar. Största delen av vägarna, 64 900 kilometer, är region- och förbindelsevägar. De representerar bara drygt en tredjedel av trafiken. Längden gång- och cykelvägar uppgår till över 5 000 kilometer. Av vägarna är cirka 65 procent eller sammanlagt cirka 50 000 kilometer belagda.

5.1.1 Historik

Ännu på 1990-talet skötte Vägverket i Finland vägarna i egen regi.

År 2000 delades Vägverket till Vägförvaltningen och Vägaffärsverket. Vägförvaltningen var vägmyndigheten, som ansvarade för de statliga vägarna, men inte hade någon egen operativ verksamhet. All väghållning upphandlades av Vägaffärsverket eller andra entreprenörer. Vägaffärsverket blev en entreprenör bland andra på infrastrukturmarknaden. Efter några år bolagiserades Vägaffärsverket och blev Destia.

År 2010 blev Vägförvaltningens centralförvaltning en del av Trafikverket och Vägförvaltningens regioner (vägdistrikt) blev en del av de regionala Närings-, trafik- och miljöcentralerna.

Trafikverket är ett ämbetsverk inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde som svarar för att servicenivån i trafiken på trafikleder som förvaltas av staten upprätthålls och utvecklas. Trafikverket bildades 1.1.2010 då Vägförvaltningen (centralförvaltning och trafikcentraler), Banförvaltningscentrum och Sjöfartsverket (delvis) slås tillsammans.

1.1.2010 bildades också Trafiksäkerhetsverket Trafi, som utvecklar transportsystemets säkerhet, främjar trafikens miljövänlighet och svarar för de myndighetsuppgifter som anknyter till transportsystemet. Tidigare var där Fordonförvaltning, Flygverket, Sjöfartsverket (delvis) och Järnvägsverket.

Trafi utfärdar certifikat och licenser, godkännanden och andra beslut samt utfärdar rättsregler som gäller verksamhetsområdet ansvarar för att prov och examina ordnas, för beskattning och registrering inom verksamhetsområdet och upprätthåller en tillförlitlig informationstjänst. Trafi också utövar tillsyn över transportmarknaden och över att regler och föreskrifter som gäller transportsystemet följs.

Kommunikationsministeriet svarar för två stora sektorer: trafikpolitik och kommunikationspolitik.

1.1.2010 bildades också 15 st Närings-, trafik- och miljöcentraler (NTM-centralerna), som har regionala funktioner inom 3 ansvarsområden. Ansvarsområdena är självständiga då det gäller

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 42(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

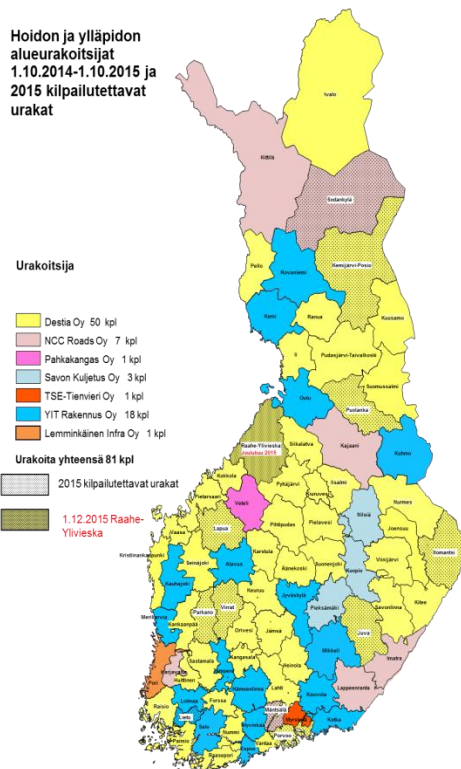
substansfrågor. Endast administrationen är gemensam. Ansvarsområdet för Trafik och Infrastruktur motsvarar i stort de tidigare vägregionerna i Vägförvaltningen. Då det gäller administrativa och personalärenden styrs NTM-centralerna av Arbetskrafts- och näringsministeriet. Substansfrågorna styrs av det ministerium, som ansvarar för ifrågavarande substansområde. Ansvarsområdet för Trafik och Infrastruktur styrs i substansfrågor av Trafik- och kommunikationsministeriet via Trafikverket.

Målet i förändringen gällande Trafikverket var att förstärka trafiksystemet som helhet, hitta synergier mellan väg-, järnväg- och sjöfartsektorena och effektivisera administrativa funktioner.

De regionala Närings-, trafik- och miljöcentralerna bildades av politiska mål – för att staten inte skulle ha så många olika regionala organisationer. För kunder och intressegrupper borde det ju också vara enklare med ett mindre antal olika organisationer. Slutresultatet blev inte så strukturerat som man hade tänkt sig. Efter otaliga politiska kompromisser har vi idag 15 NTM-centraler, av vilka endast 9 har alla tre ansvarsområden.

Fokus har länge varit på effektivisering av personalresurser. De regionala personalresurserna, som sköter trafik och infrastrukturfrågor, har halverats på mindre än 15 år. Detta har självklart inverkat och styrt organiseringen i regionerna. Samma trend fortsätter.

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 43(57)
	Projektnamn Kontraktformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26



Antal driftområden är 81 st. Storleken varierar mellan 450 km och 2400 km. De omsätter mellan 0,8M€ och 6M€ per år. Ca 15 områden konkurrensutsätts varje år.

5.1.2 Utbudsformer (beloppsgränser, lagar)

Trafikverket och NTM-centraler är statliga myndigheter och lyder därmed under Lagen om Offentlig Upphandling, 30.3.2007/348. Denna lag bygger på EU-direktiv för upphandling. Vid varje offentlig upphandling ska därför ett antal grundläggande principer följas.

Detta innebär bland annat att:

- upphandlingarna ska annonseras i EU:s databaser. De annonseras också i HILMA (www.hankintailmoitukset.fi) är en avgiftsfri, elektronisk annonseringskanal där upphandlande enheter kan annonsera sina offentliga upphandlingar. Tjänsten upprätthålls av arbets- och näringsministeriet. Genom HILMA får företag i realtid information om pågående upphandlingsförfaranden och förhandsinformation om kommande upphandlingar. Upphandlingar som överstiger de nationella tröskelvärdena och EU-tröskelvärdena annonseras i HILMA. Av EU-annonserna avfattas följande annonser i HILMA: förhandsannonser, upphandlingsannonser och annonser i efterhand. Övriga EU-annonser avfattas direkt på Simaps webbplats.
- annonseringstiden ska vara minst 45 dagar vid ”öppet förfarande”, annars 40 dagar (t.ex. selektiv förfarande)
- alla anbudsgivare ska behandlas och utvärderas likvärdigt och icke-diskriminerande
- hela upphandlingsprocessen ska genomföras på ett transparent sätt
- driftentreprenaderna definieras som tjänsteupphandling

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 44(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

5.2 Övergripande mål för valda kontraktsformer

5.2.1 Effektivitet

Den ledande tanken i konkurrensutsättningen av driftentreprenader har varit att erbjuda omfattande, mångåriga servicekontrakt, där serviceproducenten, dvs. entreprenören har ett omfattande ansvar för de tjänster som han producerar och tjänsternas kvalitet. På så sätt kan man till fullo utnyttja entreprenörens kompetens samt utvecklandet och effektiviserandet av den produktiva verksamheten, för att möjliggöra kostnadseffektiva kontrakt. Beställarens resurser har dessutom varit ganska små hela tiden och de minskar ytterligare, varför man inte har kunnat sträva efter en speciellt småskalig verksamhet.

5.2.2 Skapa konkurrens

Man har nått en relativt fungerande och sund konkurrens för driftentreprenaderna genom att verka långsiktigt, informera klart och aktivt om beställarens mål, kommunicera intensivt med entreprenörerna och genom att testa olika typer av entreprenader. Storleken på entreprenaderna har minskats och förstorats, man har också försökt förkorta och förlänga entreprenadtiden. Entreprenaderna har indelats i tre grupper enligt hur krävande entreprenaden är. Till de enklaste "basentreprenaderna" har också små och mindre erfarna företagare kunnat lämna anbud.

Utvecklingsarbetet och olika slag av pilotprojekt fortsätter i allt tätare samarbete med entreprenörerna inom branschen. Situationen kan förändras snabbt i fråga om hur väl konkurrensen fungerar, och det skulle få finnas fler huvudentreprenörer än i detta nu.

5.2.3 Specialisering vs geografi

Det har inte skett några stora förändringar i innehållet i entreprenaderna, utan de består av vinterväghållning, drift och underhåll av trafikmiljö och utrustningar samt drift av grusvägar. I driftentreprenaderna ingick för några år sedan mera arbeten av ombyggnadskaraktär, såsom reparation av tjälskador i vägkroppen, konstruktionsförbättringar o.d. I och med den minskade ombyggnadsfinansieringen görs dessa arbeten i mycket liten omfattning och deras antal har också minskat i driftentreprenaderna. För några år sedan ingick vägmarkeringsarbeten i några områdesentreprenader i Finland. Vägmarkeringarna tar skada speciellt av plogning och därför ville man minska kritiken och ansvarsfrågorna mellan vägmarkerings- och driftsentreprenörerna genom att inkludera dessa arbeten i samma entreprenad. Samtidigt kunde innehållet i entreprenaderna utvidgas. Vägmarkeringar fordrar ett alldeles eget specialkunnande och hör nära samman med beläggningsarbetena, och därför ledde sammanslagningen med driftentreprenaden till att vägmarkeringsarbetena splittrades. De långa driftentreprenaderna visade sig också vara utmanande – det var svårt att ändra kraven för vägmarkeringar under driftentreprenaden. Vägmarkeringsarbetena konkurrensutsätts numera som egna helheter, huvudsakligen som mångåriga servicekontrakt.

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 45(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

Man har också för avsikt att påbörja försök i fråga om innehållet i entreprenaden – man testar att inkludera NTM-centralernas miljöarbeten i driftentreprenaden. Det gäller t.ex. drift och underhåll av dammkonstruktioner och underhåll av vägar som leder till dammar.

5.2.4 Utveckling och kompetens, samarbetsformer

Kraven för driftentreprenader är huvudsakligen funktionella. Kraven ställs på slutresultatet, inte på hur arbetet utförs. För några år sedan strävade man efter mera omfattande funktionalitetskrav och ett totalpris. Man har till vissa delar backat lite och bestämt också hur arbetet ska utföras om funktionalitetskraven ledde till en ogynnsam utveckling. Till exempel har erfarenheterna av funktionalitetskraven för drift av grusvägar generellt inte varit goda, utan bevarandet av vägkapitalet och hanteringen av egendomen förutsätter krav, med vilka man säkerställer en långsiktig verksamhet. Den slutliga "balansen" har ännu inte hittats och försök i båda riktningarna är under planering.

5.2.5 Samarbetsformer

Driftentreprenaderna har genomförts enligt kvalitetsansvarsprincipen, en tydlig arbetsfördelning mellan beställaren och entreprenören. 1.10.2014 påbörjades Esbo driftledningsentreprenad, där man tillämpar en projektledningsmodell, alliansmodell och preliminär driftentreprenad. Entreprenaden upphandlades enligt ett konkurrensutsatt underhandlingsförfarande. Alla upphandlingarna i entreprenaden konkurrensutsätts, beställaren deltar aktivt i genomförandet av entreprenaden, priset bildas av ett målsatt pris och ett högsta pris.

5.3 Beskrivning av kontraktsformer

5.3.1 Nivå av centralisering/decentralisering

Trafikverket ansvarar strategiskt för drift och underhåll av det statliga vägnätet. För att staten inte skall ha olika regionala organisationer finns 15 stycken Närings- Trafik och Miljöcentraler (NTM-centraler) som har det operativa ansvaret för drift och underhåll. Strategin, politik, verksamhetslinjen och upphandlingsdokumenter är likadana i hela Finland. Budgeterade medel till vägunderhåll anslås NTM-centralerna utifrån vägkilometer i underhållsklasser och trafikvolym. I drift kan man uppfylla lokala behov via speciella lokala förändringar i nationella kvalitetskrav. Finland har centraliserat upphandlingar av driftentreprenader till tre NTM-centraler. Dessa tre NTM-centraler är ansvariga för hela upphandlingsprocessen från förfrågningsunderlag till tilldelningsbeslut. Information till allmänheten sker via trafikcentraler som även har inrapporteringsfunktion från entreprenörerna gällande väglag och åtgärder samt återrapportering av exempelvis störningar.

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 46(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

5.3.2 Nivå av egen regi/köpta tjänster

Trafikverket eller NTM-centralerna (Närings-, trafik- och miljöcentraler) har ingen egen produktion – drift och underhåll är 100 % köpta tjänster sedan mer än 10 år. Trafikverket utför inte något i egen regi längre. Allt utförande köps av entreprenörer.

Största delen av byggherrefunktioner eller upphandling utför beställaren själv inom vägdrift. Som hjälp används konsulter i upphandlingsprocess, men mera i leveransuppföljning. I beställarfunktioner är nivån statligt: egen regi 80 %, köpta tjänster 20 %.

Entreprenörerna är ansvariga för kvalitet och leveransuppföljning. Beställaren, och dennes konsulter, gör då och då kvalitetskontroll för att säkerställa att entreprenörerna arbetar enligt funktion- och kvalitetplanen.

5.3.3 Entreprenadform

Kontraktsformen är Totalentreprenad. Entreprenörerna är ansvariga för kvalitet och leveransuppföljning. Beställaren, och dennes konsulter, gör då och då kvalitetskontroll för att säkerställa att entreprenörerna arbetar enligt funktion- och kvalitetplanen.

5.3.4 Paketering

Trafikverket eller NTM-centralerna har ingen egen produktion – drift och underhåll är 100 % köpta tjänster sedan mer än 10 år. Idag köps följande tjänster i separata kontrakt: bro- och tunnelunderhåll, nya slitlager och linjemarkering, belysning, trafiksignaler, färjetrafik och ITS.

Följande delar ingår i driftområdena:

- Framkomlighet på väg
- Vinterväghållning
- Vägyta (underhåll av slitlager m.m.)
- Avvattning (dikning, trummor m.m.)
- Dagligt brounderhåll och årlig broinspektion
- Sidoområden och skiljeremsor (röjning, slåtter m.m.)
- Sidoanläggning (rastplatser m.m.)
- Vägutrustning (skyltar, räcken m.m.)

5.3.5 Nyckeltal

Följande faktorer vägs in vid utformning av driftområden:

- antal km (500-2500 km)
- omsättning (ca 1-5 M€ per år)
- trafikintensitet

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 47(57)
	Projektnamn Kontraktformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

Trafikverket Finland har få nyckeltal som används aktivt, men vi önskar, liksom Trafikverket Sverige, jämföra följande nyckeltal mellan de nordiska länderna:

- Antal anbud per upphandling
- Antal kontrakt per projektledare
- Antal km väg per projektledare
- Kostnad per km väg i alla vinterväghållningsklasserna
- Antal ton salt (per km)
- Antal ton sand (per km)

5.3.6 Kontraktstid, optioner

Kontraktstiderna är normalt 5år. Nuförtiden används inte optioner.

5.3.7 Tidpunkt på året för start av kontrakt och upphandling av entreprenör, anbudstid, hur långt före entreprenadstart skrivs kontraktet

- Varje år konkurrensutsätts ca 15 driftområden.
- Publicering av alla förfrågningsunderlag sker under perioden oktober till december, De publiceras på webben på HILMA-annonskanal för offentliga upphandlingar.
- Räkningstiden är 7 - 9 veckor
- Kontraktsskrivning med entreprenör sker i perioden augusti till september
- Kontraktet för drift och underhåll startar alltid 1 oktober varje år

5.3.8 Beskrivning av kontostruktur i kontraktet

Områdesentreprenadkontraktet är huvudsakligen ett totalpriskontrakt, den del som görs enligt enhetspris utgör 10-20 %. Inom kontraktet fördelas arbetena i fyra delar enligt "Definition av produkterna inom väghållningen": Vinterväghållning, Drift av grusvägar, Skötsel av och användningstjänster för trafikmiljö samt Ombyggnad (bl.a. förnyande av trummor). För ovan nämnda delar meddelas priset för delen i anbudet, men som jämförelsegrund används summan av delarna när entreprenaden avgörs.

Den totalprissatta delen faktureras på förhand enligt en överenskommen tabell för betalningsposter indexförhöjd månadsvis. De enhetsprissatta arbetena faktureras månatligen enligt vad som har utförts.

5.3.9 Krav på entreprenörer

Anbudsförfarandet för områdesentreprenaderna baserar sig på en konkurrensutsättning i två faser. I den första fasen väljs de entreprenörer vars ekonomiska situation och erfarenhet är tillräckliga. Entreprenaderna har indelats i 3 klasser enligt kraven. Se nästa kapitel.

Kvalitetssäkringens nivå ska i krävande entreprenader påvisas med RALA-behörighet eller ISO 9001 certifikat. I basentreprenader räcker det att kvalitetssäkringskompetensen skaffas först i början av entreprenaden.

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 48(57)
	Projektnamn Kontraktformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

För entreprenörerna ställs på företagsnivå inga krav på miljöfrågor, arbetssäkerhet eller kompetensutveckling.

Beställaren bestämmer kvalitetskraven för de arbeten som ingår i servicekontraktet, huvudsakligen för arbetets eller tjänstens slutresultat, för vissa sakers del också för själva utförandet. Miljökrav anges för olika typer av fordon. Exempelvis Euro-klasser för fordon. Beställaren ställer krav på entreprenören i fråga om utbildning och erfarenhet. I anknytning till arbetssäkerhet förutsätts Vägskydd-kompetens.

5.3.10 Krav på anbudsgivare

Entreprenaderna indelas i tre klasser enligt svårighetsgrad: basentreprenader, krävande entreprenader och mycket krävande entreprenader. Som kriterier för indelningen används bl.a. entreprenadens storlek, motorvägarnas km-längd och trafikmängderna inom entreprenadområdet. De strängaste kraven på anbudsgivarna ställs naturligtvis i mycket krävande entreprenader. I alla entreprenader ställs krav på årsomsättningen. Storleken på kravet beror på entreprenadens svårighetsgrad. Härutöver ställs följande krav på anbudsgivare i förfrågningsunderlaget (exempel på krav som ställs på basentreprenad):

- Företagets årsomsättning ska under de tre senaste åren ha varit av storleksklass 1,5-faldig jämfört med den aktuella entreprenadens kostnadsberäkning på årsbasis.
- Den som ger anbud på entreprenaden ska ha RALA-behörighet som lämpar sig för entreprenaden och som beviljas av Byggandets Kvalitet rf, eller annat tillräckligt bevis på kompetens för entreprenaden (referenser).
- Den som ger anbud på entreprenaden ska ha åtminstone en anställd som ansvarar för driftsentreprenaderna, med åtminstone ett års erfarenhet av arbetsledning gällande drift och underhåll av landsvägar eller gator i motsvarande förhållanden som i Finland. Personen behöver inte höra till dem som är tänkt för att genomföra entreprenaden.

5.3.11 Tilldelningskriterier

Konkurrensutsättningen av entreprenaderna börjar med ett preliminärt val av entreprenörer. Förfaringssättet beskrivs i punkten ovan. Beställaren skickar handlingarna om anbudsbegäran till de entreprenörer som godkänts i det preliminära valet. Beställaren använder vid val av entreprenör ett förfaringssätt med två kuvert. Entreprenaden avgörs således i två faser. Varje anbudsgivare lämnar in två kuvert till beställaren, där det ena innehåller kvalitetsplanen för entreprenaden (beställaren bestämmer innehållets rubriker) och det andra kuvertet entreprenadpriset. Entreprenörens funktionsplan utvärderas enligt följande:

- Kompetensen hos de anställda som deltar i entreprenaden och kompetensutvecklingen samt informationsutbytet (viktvärde 30 %).
- Materiel som används och deras tilläggsutrustning, dimensionerande planer, var starten sker och var lagren finns samt materiel- och materialanskaffningar (viktvärde 30 %).
- Planer i anknytning till nåbarhet, uppföljning av vägarnas skick, väderobservationer och hantering av väglaget samt påbörjande av åtgärder och information om dem (viktvärde 20 %).
- Entreprenadens kvalitetssäkring och dess dokumentering samt trafikanternas betjäning (viktvärde 20 %).

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 49(57)
	Projektnamn Kontraktformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

I utvärderingen deltar fem representanter för beställaren. Var och en bedömer självständigt hela materialet och ger poäng för de olika delarna som hela tal mellan 1 och 10. Om anbudsgivarens totala poäng underskrider beställarens krav eller om anbudsgivaren för någon delfaktor inte får de minimipoäng som beställaren förutsätter, underkänns anbudet och kuvertet med prisuppgifterna öppnas inte. Vid utvärderingen av priset öppnas kuverten med priset för de anbud som godkänts i den första fasen och vinnare är det billigaste anbudet.

5.3.12 Andel Underentreprenörer

Beställaren bestämmer inte i kontrakten hur stor entreprenörens eget arbete ska vara i förhållande till underleverantörerna. Hela arbetsledningen för entreprenaden ska vara anställd av huvudentreprenören.

Kedjan av underleverantörer kan gå en nivå neråt, dvs. huvudentreprenören kan beställa av en underleverantör som kan beställa en del av arbetet av en annan underleverantör.

Oberoende av nivån i kedjan ska alla underleverantörer godkännas av beställaren och underleverantörens anställda ska antecknas på listan med namn över dem som arbetar i entreprenaden. På listan ska också finnas uppgifter om kompetenser och handledning samt arbetstagarens skattenummer. Huvudentreprenören skickar varje månad en anmälan till skattemyndigheterna över arbetstagarna, underleverantörernas kontraktssummor samt vilka ersättningar som betalats till underleverantören.

Huvudentreprenören ska på ett dokumenterat sätt säkerställa att hela kedjan av underleverantörer har uppfyllt sina samhällliga skyldigheter, säkerställandet ska göras med minst 3 månaders intervaller.

I kontrakten finns inga krav på hur huvudentreprenören eller underleverantörerna ska påvisa sitt samhällliga ansvar annars än för betalningarnas del. Det saknas helt krav på t.ex. följande:

- annat ansvar för miljön än de som hänför sig direkt till entreprenaden
- rapportering om användningen av icke-förnybara naturresurser, energi och koldioxidutsläpp i anknytning till entreprenaden eller företagets annan verksamhet
- hur jämställdheten förverkligas och anti-korruptionsverksamhet

5.3.13 Klassning av vägar

I Trafikverkets anvisningar bestäms de allmänna indelningarna för vinterväghållning, grusvägar, grönområden och en del av utrustningen och anordningarna.

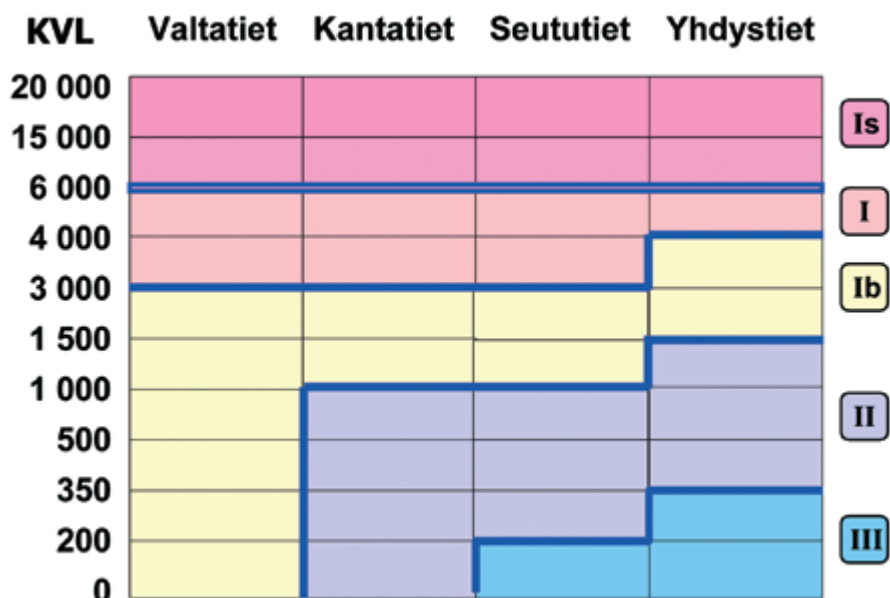
Vinterväghållning

Den operativa servicenivån för vintertrafiken planeras enligt trafikmängden på vägen, vägklassen, trafikens karaktär och klimatzonen med beaktande av de centrala kundbehoven. Utgående från dessa bestäms vägens underhållsklass och de kvalitetskrav som beskriver kvalitetsnivån för underhållsklassen. Målet är att kvalitetskraven för drift och underhåll ska vara enhetliga på trafikmässiga förbindelsesträckor. Det finns inte heller överraskande kvalitetsskillnader vid gränserna mellan landsvägar och gator som städerna sköter om.

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 50(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

Kvalitetsnivån har bestämts så att trafikförhållandena är goda på de livligaste vägarna och tillräckliga på lågtrafikerade vägar. Kvalitetsnivån planeras kostnadseffektivt.

Landsvägarna indelas i fem underhållsklasser: Is, I, Ib, II och III. Dessutom kan man i tätorterna istället för klass Ib använda tätortsklassen Tlb. Servicenivån är högst i klass Is och lägst i klass III. Gång- och cykelvägarna indelas i två underhållsklasser K1 och K2.



Kuva x. Tieverkon jako hoitoluokkiin yleisellä tasolla. KVL = keskimääräinen vuorokausiliikenne. Valtatiet = riksvägar, kantatiet = stamvägar, seututiet = regionvägar, yhdystiet = förbindelsevägar

Underhållsklass Is

Vägen är bar med undantag av väderomslag. I mellersta och norra Finland samt under kalla perioder också i de södra delarna av landet kan det finnas längsgående tunna strängar av packad snö på vägarna, vilka dock inte har någon speciell inverkan på körningen. Under långa köldperioder när det inte är möjligt att använda salt kan vägytan vara delvis isig. Halkbekämpningen sker huvudsakligen med förebyggande åtgärder.

Livligt trafikerade vägar, där ÅMD överstiger 15 000, är alltid bara med undantag av exceptionella förhållanden och långa köldperioder. På dessa vägar sker halkbekämpningen utan undantag med förebyggande åtgärder. På grund av de stora trafikmängderna kan salt användas på livligt trafikerade vägar avvikande från temperaturgränserna för saltning (i Is-klass -6°C).

Underhållsklass I

Vägen är bar största delen av tiden eller där kan förekomma smala, låga strängar av packad snö mellan körfälten och körspåren. Vid väderomslag kan det förekomma svag halka. Man strävar efter att förhindra problem till följd av haka genom förebyggande halkbekämpning.

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 51(57)
	Projektnamn Kontraktformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

Underhållsklass Ib

Vägen sköts högklassigt men huvudsakligen utan salt. Vägytan är delvis bar beroende på trafikmängden och vädret, det finns delvis strängar av packad snö på vägen eller vägen kan vara helt täckt av packad snö. Väglaget på vägen är bra vinterväglag med undantag av problemsituationer, dock inte helt hållbart väggrepp men tillräckligt säkert om trafikanterna beaktar de rådande förhållandena. Spåren och ytan med packad snö jämnas så bra som möjligt. Halkbekämpningen sker huvudsakligen med salt vid höst- och vårhalka eller under motsvarande "varma förhållanden" samt i särskilt problematiska förhållanden. Under midvintern sandar man ställvis eller på hela linjen efter behov.

Underhållsklass II

Vägytan består huvudsakligen av packad snö eller packad snö med spårbildning beroende på trafikmängderna. Väggreppet är i normala situationer tillräckligt bra och vägytan tillräckligt jämn för måttlig trafik. Korsningsområden, backar och kurvor sandas så att det är tryggt att röra sig i normala situationer. Vägen sandas helt och hållet i problemsituationer. I svåra väderförhållanden, t.ex. när kölden avtar snabbt, vid underkyllt regn eller genast efter snöfall förutsätts att trafikanterna iakttar särskild försiktighet.

Underhållsklass III

Vägytan är största delen av tiden täckt av packad snö och ställvis kan det förekomma spår. Vid köld är körförhållandena huvudsakligen tillfredsställande men kan variera ställvis. Vid väderomslag och i synnerhet vid underkyllt regn på vägar täckta av packad snö kan väglaget vara problematiskt under flera timmar, och man måste köra mycket försiktigt.

Gång- och cykeltrafik - K1

Gång- och cykelvägen har åtgärdats på morgonen innan resorna till skola och arbete kommit i gång och den betjänar rörligheten under fritiden under kvällar och veckoslut. Underhållsnivån gör det möjligt att cykla samt röra sig med barnvagn, rullstol och rollator.

Gång- och cykeltrafik - K2

På gång- och cykelvägarna förekommer också en aning resor till skola och arbete. Efter underhållsåtgärderna är kvalitetsnivån nästan den samma som på K1-vägarna, men underhållsåtgärderna vidtas senare än på K1-vägarna.

Källa: Riktlinjer för vinterväghållningen Vägförvaltningen 2008 och Vinterväghållning, Kvalitetskrav, Vägförvaltningen 2009.

Grusvägar

Grusvägarna indelas i tre klasser enligt årsmedeldygnstrafiken. Särskilda kundbehov, betydande ställning i vägnätet, betydande markanvändning i vägens omedelbara närheten samt stor sommar medeldygnstrafik kan höja klassen. Klassen sjunker om vägen är en stickväg och om det inte

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 52(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

finns markanvändning i vägens omedelbara närhet. Största delen av grusvägarna (ca 70 %) hör till den mellersta klassen, där årsmedeldygnstrafiken är 50-200.

Kraven på ytskicket har ställts i fråga om jämnhet, fasthet och dammbildning beroende på grusvägsklassen. Ytskicket bedöms med ögonmätt som s.k. konditionsvärde med siffrorna 1 (oduglig) ... 5 (utmärkt).

Källor: Riktlinjer för drift och underhåll av grusvägar. Vägförvaltningen 2008 och Drift och underhåll av grusvägar, Trafikverket 1/2014.

Grönområden

Principerna för skötsel av grönområden bestäms i Trafikverkets riktlinjer 2010. Skötseln av grönområdena sker på samma nivå som den övriga driften och underhållet så att uppfattningen om vägens ställning i vägnätet stärks. Den höga skötselnivån ska märkas särskilt i städerna, tätorterna och på rastplatser av serviceområdestyp.

Grönområdena sköts så att trafiksäkerheten upprätthålls och främjas. Med skötselåtgärderna säkerställer man att sikten är tillräcklig, att trafikmärken och hjorddjur är lätta att observera samt håller grönområdet säkert med tanke på eventuella avkörningar. Med skötsel av grönområden stöder man också vägens optiska styrning och hjälper till att lokalisera och känna igen vägrummet och landskapet.

Med systematisk skötsel av grönområdena bidrar man också till att vägkonstruktionerna bevaras och behåller sin funktion.

Trafikverkets underhållsklasser för grönområdena är följande:

Grönområdesklass N1

Motorvägarna och en del av motortrafiklederna.

Grönområdesklass N2

Riks- och stamvägarna samt de livligt trafikerade regionvägarna.

Grönområdesklass N3

Övriga vägar

Grönområdesklass T1

Områden i tätorters centrum och andra motsvarande platser som sköts enligt ett högklassigt, parkliknande allmänt intryck.

Grönområdesklass T2

Tätortsområden och tätorters närområden, om markanvändningen förutsätter det, som sköts naturenligt eller enligt ett parkliknande intryck.

Grönområdesklass E (E1 = parkliknande, E2 = naturenligt)

Specialobjekt till de delar som de inte sköts enligt underhållsklasserna N eller T, t.ex. rast- och parkeringsplatser, anslutningsområden och bullerskyddsmiljöer.

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 53(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

Miljöfaktorer som inverkar på underhållet Y

Områden och objekt inom grönområdesklasserna N, T eller E, där målen för underhållet avviker från underhållsklassens mål. Avvikelserna hänför sig t.ex. till turism, kultur, miljökonst, strandområden, grundvattenskydd, grundvattenområden, färjelägen eller bromiljöer.

Källa: Riktlinjer för drift och underhåll av trafikmiljö och utrustning Trafikverkets riktlinjer 2/2010.

Väggkantsutrustning

Med väggkantsutrustning avses bord, bänkar, regnskydd, toaletter, lekutrustning, klätterträd, skyddskonstruktioner, plattor, stenläggningar och sopkärl på rast- och parkeringsplatser samt vid färjelägen samt regnskydd, informationskartor och andra motsvarande konstruktioner och utrustningar vid busshållplatser.

Väggkantsutrustningarnas skick bedöms enligt följande kriterier:

- förekomsten av skador,
- renhet och
- det allmänna intrycket.

Det finns fem konditionsvärden. Konditionsvärdet bestäms enligt det lägsta bedömningskriteriet. Bedömningen görs efter ögonmått enligt grupp av utrustning. Skicket hos en enhetlig grupp bestäms huvudsakligen enligt den utrustning som är i sämsta skick. På en och samma vägsträcka får skicket hos separata utrustningar eller grupper av utrustningar inte avvika från varandra med mera än en konditionsklass.

Källa: Konditionsklassificering av väggkantsutrustning. Vägverket 1994.

Busshållplatsers regnskydd och deras utrustning

Regnskyddets konditionsvärde bestäms som ett helt tal mellan 1 och 5 enligt den lägsta bedömningen. Om t.ex. skicket och skadorna på regnskyddet får bedömningen 3, funktionaliteten bedömningen 2 och det allmänna intrycket bedömningen 2 blir regnskyddets slutliga bedömning 2.

Kvaliteten bedöms efter ögonmått med hjälp av en femskalig konditionsklassificering. På högklassiga hållplatser får det lägsta, godtagbara bedömningsvärdet vara 4 och på andra livliga hållplatser 3. Konditionsvärdet 1 godkänns ingenstans.

Utrustningen vid hållplatsers regnskydd kan bestå av en bänk, hållplatsens namnskylt och nummer, ram för tidtabeller, sopkärl, ställning att luta sig mot, cykelställning och belysning. Konditionsklassificeringen för utrustningen vid hållplatser (tabell x) är enhetlig för all utrustning. När utrustningens skick bedöms utgår man från egenskaper som är lämpliga för respektive typ av utrustning. Konditionsvärdet för utrustningen ges som ett helt tal mellan 1 och 5 med hjälp av verbala beskrivningar och fotografier som stöder dem.

Konditionsbedömningen görs så att hållplatsens regnskydd bedöms skilt och av hållplatsens utrustning bedöms bänken, sopkärl, cykelställningen, belysningen och ramen för tidtabeller var

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 54(57)
	Projektnamn Kontraktformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

och en skilt för sig. Dessutom bedöms trafikmärkena vid hållplatsen skilt enligt konditionsklassificeringen för trafikmärken.

Regnskyddets kondition bedöms enligt följande:

- konstruktionsmässigt skick och skador
- funktionella faktorer samt
- det allmänna intrycket

Källa: Riktlinjer för drift och underhåll av trafikmiljö och utrustning, Trafikverkets riktlinjer 2/2010 och Konditionsklassificering av hållplatsers regnskydd och utrustning, Vägförvaltningen 2009.

5.3.14 Ersättningsmodell för vinterväghållning

Avtalsgrunden för ersättningar inom vinterväghållningen är totalpriset. Totalpriset ändras enligt index, men t.ex. vinterns snömängd påverkar inte.

För sandning ges en basmängd i ton för vinterperioden. Om mängden överskrids med mer än 30 % får entreprenören en tilläggsersättning. Om mängden på motsvarande sätt underskrids med 30 % återbetalas pengar till beställaren. Sättet att räkna basmängden varierar men är ofta klart större än den statistiska medelförbrukningen.

5.3.15 Ersättningsmodell för övriga arbeten

Ersättningar för andra arbetens del betalas både som fasta priser och enligt enhetspris.

Drift av grusvägarfast pris	
Grusning av grusvägar förekommer	enhetspris / krossmaterial i ton, också totalprisentreprenader
Skötsel av grönområden	fast pris
Slyröjning	fast pris
Lappning av beläggningar	huvudsakligen enhetspris
Dikning	enhetspris
Reparation av trummor	enhetspris
Dikning	enhetspris
Assistans i myndighetsuppgifter, betydligt.	fast pris, men möjligt att korrigera om mängden uppgifter ökar
Renhållning, skötsel av rastplatser, avfallshantering, brodrift, underhåll av viltstängsel, alla till ett fast pris.	

Både enhetspriset och totalpriset indexjusteras årligen.

5.3.16 Begränsningsregler för prissättning

I Finland har man inga begränsningsregler för prissättning så som vi förstår saken.

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 55(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

5.3.17 Hantering av stora extraordinära händelser

Till entreprenaden hör att påbörja, utföra och fortsätta plötsliga, oförutsedda underhållsarbeten i nödvändig omfattning. Till dessa situationer som stör trafiken i stor utsträckning och som betalas skilt hör bl.a. att ta hand om översvämningsskador av alarmkaraktär, reparera skador av alarmkaraktär till följd av skyfall och att avlägsna träd eller andra hinder som till följd av stormar eller andra orsaker fallit över vägen och förhindrar eller äventyrar trafiken betydligt.

Dessa extraordinära händelser hanteras professionellt av entreprenören. Ersätts via självkostnadsprincipen. Krav på redovisning av att entreprenören har kontrakterat särskilda resurser för extraordinära händelser kan förekomma.

5.3.18 Hantering av Ändrings- och Tilläggsarbeten

För tilläggsarbeten som framkommer i entreprenaden ges vanligen ett särskilt anbud till "dagens pris". Om det är fråga om ett stort tilläggsarbete, t.ex. över 30 000 euro, kan beställaren begära anbud också av andra entreprenörer.

Om innehållet i entreprenaden förändras, t.ex. att längden gång- och cykelvägar ökar, har man redan i anbudsfasen gett ett förändringspris för vanliga förändringar (euro/väghkilometer). Om det inte finns ett direkt förändringspris härleds det från andra förändringspriser. Om detta inte är möjligt, begär man ett anbud av entreprenören för just detta fall.

5.3.19 Överklaganden

Responser från kunderna kommer antingen via Vägtrafikantlinjen eller trafikens kundservice. Vägtrafikantlinjen är ett riksomfattande telefonnummer och -tjänst som upprätthålls av Trafikverkets vägtrafikcentral och finns till för respons om vägarnas skick och trafiken. Antalet samtal uppgår till ca 70 000 per år.

Responser till Vägtrafikantlinjen indelas i "åtgärdsbegäran" och "till entreprenören för kännedom". Båda lagen av meddelanden förmedlas vidare till respektive entreprenör som förväntas kvittera mottagandet. En åtgärdsbegäran förutsätter att man reagerar på situationen och åtminstone granskar på ort och ställe vad det är fråga om. Mest respons kommer det om vinterväghållningen, skötseln av grusvägar och brister i vägarnas skick (hål o.d.).

Cirka hälften av responsen är klagomål om dålig skötsel eller t.ex. svår halka. Cirka 25 % är meddelanden, där trafikanterna vill hjälpa väghållaren, t.ex. meddelande om att ett räcke skadats vid en trafikolycka. Resten av responsen gäller väghållningen överlag, t.ex. behovet av cykelvägar.

Trafikens kundservice får årligen tusentals frågor, förslag och respons. Responsen kan ges per telefon eller elektroniskt med en responsblankett eller per e-post. Telefonservicen är i bruk vardagar under tjänstetid. Responsen gäller vanligen vägnätets skick samt drift och underhåll, men det kommer också många frågor om tillståndsärenden.

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 56(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

Vi strävar efter att ge de sakkunniga arbetsro och därför kommer det mycket få kontakter direkt från kunderna till dem och cheferna, medan största delen styrs till de två ovan nämnda kontaktkanalerna. Vi vill också styra responsen om driftentreprenörernas arbete via dessa kanaler för att också beställaren ska vara medveten om responsen.

5.3.20 Hantering av konkurs hos entreprenör

Beställaren har rätt att häva kontraktet om entreprenören försätts i konkurs eller annars konstateras vara i en sådan situation att man inte kan förvänta sig att han uppfyller skyldigheterna i kontraktet och inte i det senare fallet ger någon tillförlitlig utredning om att skyldigheterna uppfylls. Beställaren har för varje områdesentreprenad en plan i fall att entreprenören försätts i konkurs.

5.4 Fördelar med vald kontraktsform

- Enhetlig utformning av kontraktsmodellen i hela landet leder till en god transparens mot leverantörsmarknaden.
- Stora och långa kontrakt ger möjlighet till skalfördelar och möjlighet till utveckla och attrahera kompetent personal.
- Stöd och granskningar av olika slags väghållarens tillstånd och avtal (när t.ex. man vill arbeta i vägområden) med i kontraktet i några kontraktsområden
- Väldigt få beställares resurser behövs i NTM-centraler
- Hög kostnadseffektivitet
- Stabil modell över tid

5.5 Nackdelar med vald kontraktsform

- Stänger helt ute små entreprenörer
- Litet utrymme för förändringar samt forskning och innovation
- Mycket samordning med andra kontrakt (bro, beläggning, belysning, trafiksignaler etc.)
- Stark central styrning kan hämma kreativiteten lokalt
- Svårt att komma överens mellan beställare och entreprenör om brister mot angiven standard vid början och slutet av entreprenaderna
- Mera konfrontation mellan beställare och entreprenör, inte alltid samarbete mot ett gemensamt mål

 Utskott Drift- och Underhåll	Dokumenttyp Rapport	Sida 57(57)
	Projektnamn Kontraktsformer för drift och underhåll av vägar i de nordiska länderna	Diarienummer Version 1.5
	Objekt- eller projektnummer	Utfärdare Anders Asp
		Datum 2015-05-26

- Entreprenör är ansvarig av kvalitet, men beställaren (och kunder) får inte alltid beställd kvalitet
- Riskfördelning är upprepade gånger föremål för diskussion mellan beställare och entreprenör, särskilt gällande vinterdrift – mångåriga kontrakt är en lösning, men också andra medel borde utvecklas i framtiden
- Beställaren har inte ännu lyckats helt omfattande beskriva den kvalitet som beställaren förutsätter av entreprenören
- Det finns inte likadana kontraktsformer mellan staten och kommunerna – gemensamma upphandlingsdokumenter borde utarbetas och utnyttjas
- Inventering av ursprungsdata är ineffektivt

5.6 Kopplingar Organisationsmodell/Kontraktsform

Det finns en klar koppling mellan organisationsmodeller och kontraktsformer. Man har som regel valt kontraktsformen och leveransuppföljning på grund av beställaresurser och nuvarande organisationer. Å andra sidan har organisationerna utvecklats delvis på grund av kontraktsformer.

Många enskilda frågor är beroende på beställarens praxis – t.ex. med anknytning till nya beläggningar, beläggningslappningar, grusvägarnas reparationer och deras finansiering.

5.7 Trender avseende kontraktsformer

I Finland har man haft en modell med långa kontrakt, även till 7 eller mera år långa, men man har tagit ett litet steg tillbaka och nuförtiden är kontrakten vanligtvis 5-åriga.

Det är så svårt att göra förändringar i kontrakten och världen förändrar sig så snabbt att väldigt långa kontrakt är svåra att hantera.

Det finns ganska mycket variation i antal kilometer i kontrakten – där har varit en trend att öka antal kilometer, och å andra sidan en tydlig avsikt till kontrakt för nya entreprenörer med mindre antal kilometer i kontrakt.

Dagens trend i Finland är att man har pilotkontrakt av olika slag – en pilot är allianskontrakt med ”open books” och mycket samarbete mellan alla med i allians, en annan pilot baserat mera än i vanliga kontrakten på kvalitets/funktionskrav, tredje pilot med NTM-centralens miljö- och vattentekniks arbete med i kontraktet. Det anses vara mycket viktigt, att de här pilotprojekten granskas, uppföljs och analyseras noga.