

Des 2020

## Asfaltkontrakter - Innspill til Fylkeskommuner

### Helse – HMS

I dagens kontrakter for Asfaltarbeider er det normalt at ENT skal inkludere kostnader til trafikkavvikling i enhetspriser.

Dette medfører i praksis at man konkurrerer på sikkerhet, og at det vil være fordeler å hente for ENT ved å nedskalere sikkerhetstiltak til et minimum.

EBA ønsker at trafikkavvikling skal prises som regningsarbeider og at byggherre og ENT i fellesskap blir enige om sikringstiltak pr. kontraktsparsell.

Regningsarbeider bør minimum inkludere;

- Timepris trafikkvakt
  - Timepris ledebil inkl. sjåfør
  - Timepris støtputebil inkl. sjåfør
  - Leie skiltpakke m/skiltvogn pr. døgn
- Nattillegg timepriser

### Miljø – CO2-utslipp

Norge har forpliktet seg til å redusere klimagassutslipp frem mot 2030. dette er også nedfelt i NTP. Det er etablert og gjennomført flere piloter for asfaltkontrakter i SVV Region Midt og Øst. Bransjen har vist at vi vil nå dette målet dersom det offentlige stiller krav om redusert utslipp i kontraktene. Dette arbeidet bør være grunnlag for videre bruk i bransjen.

Det vises til vedlegg «Vekting av CO2 ved tildeling av kontrakt» for beskrivelse av tildelingskriterier, vekting, omfang, krav til dokumentasjon og bonus/malus.

Det vises også til EBAs anbefalte krav og tildelingskriterier i kontrakter.

### Utlysning og innlevering av tilbud

EBA ønsker at byggherren lyser ut anbudene for Asfaltarbeider tidligere og gjerne med innlevering før jul. Dette for å gi ENT et bedre utgangspunkt for ressursplanlegging (bemanning, maskinpark etc.) samt innkjøp og planlegging av råvarebehov.

Dagens praksis med avgjørelser i april er for sent ettersom asfaltbransjen må dimensjonere bemanning i henhold til marked. For å sikre kontinuitet og utvikling av gode fagarbeidere inkl. lærlinger, er det viktig at bransjen har forutsigbarhet som er bedre enn i dag.

### Kontraktsvarighet

For både byggherre og ENT kan det være fordeler med noe mer forutsigbarhet, og det er ønskelig at bransjen vurderer kontrakter med 2 års varighet, spesielt når det gjelder arbeider som ikke dekkes av stasjonære anlegg.

Dette vil også medføre at byggherre og ENT sparer ressurser på kontraktsadministrasjon med utlysning, tilbud og oppstart av kontrakter.

## Inndeling av kontrakter

Bransjen ønsker færre og større kontrakter i stedet for mange små kontrakter slik som utlyst i 2020.

Mange små kontrakter medfører at andel administrasjon, både for byggherre og ENT, blir stor i forhold til kontraktstørrelse.

## Tidsrom for gjennomføring av kontrakter

Gjeldende praksis i de fleste kontrakter for Asfaltarbeider, er oppstart rundt 1. mai og frist for ferdigstillelse i september. Det er også normalt at byggherre angir en ytterligere tidsbegrensning for arbeider på vegnettet med størst trafikkmengde, da gjerne med delfrister før 1. august.

Praksisen innebærer at det blir store behov for ressurser i en relativt kort periode, og det er ofte krevende for både ENT og leverandører å skaffe til veie nok ressurser til gjennomføring i den perioden. Som eksempel kan det nevnes at spesialmaskiner (store fresemaskiner, remixer, feeder og dypstabiliseringsfreser), benyttes kun 3-4 måneder i året. Dette gir lav utnyttelsesgrad og er lite bærekraftig mht. investeringer for ENT, da dette er dyre maskiner som binder mye kapital.

I all hovedsak er det ENT som har risiko for kvaliteten på sine leveranser, og det argumenteres derfor for at ENT bør ha større frihetsgrad for både tidligere oppstart (hvis forholdene tillater det) samt «utjevning» av ressursbehovet for å unngå de store toppene. Det er også ønskelig at man strekker gjennomføringsfristen til ut oktober som en del av dette.

## Dokumentasjon (før kontraktsoppstart)

Mye av dokumentasjonen må i dag lages på nytt hver gang og skreddersys hver enkelt kontrakt/år.

EBA ønsker at byggherrene bruker etablerte systemer og ordninger i bransjen for å redusere administrasjon for både byggherre og ENT.

Forslag til systemer og spesifikk dokumentasjon;

- StartBank
- ISO-sertifikat
- Egenerklæringer arbeidsavtaler
- HMS-Reg

## Dagens reseptbaserte kontrakter

Dagens kontrakter (SVV og flere Fylkeskommuner) er i all hovedsak reseptbaserte kontrakter med detaljerte krav i N200, Retningslinjer asfalt 2019, Teknologirapport 2505 og Spesiell beskrivelse D1.3.

EBA er av den oppfatning at flere byggherrer ser i retning av funksjonsbaserte kontrakter, men at byggherren samtidig «ikke gir slipp på» underliggende krav fra de reseptbaserte kontraktene. Innføringen av egenskapskrav kommer da i alle praktiske formål ut som «et tillegg til, og ikke i stedet for». De nye retningslinjene for asfalt av 2019 skjerper detalj- og dokumentasjonskrav for ENT, med f.eks. krav til dokumentasjon på batchnivå i produksjon. EBA finner det betenkelig at byggherrene skal øke dokumentasjonskrav samtidig som man frembringer budskap om at funksjon og egenskaper er fremtiden slik vi hører i mange bransjefora.

Som eksempel på en slik kombinasjon av både innholdskrav, og funksjonskrav i asfaltkontrakter, vises det til Vikens utlysning i 2020 (Vedlegg Egenskapskrav for massetype/masseresept);

## 2 Krav til egenskaper

Egenskapskravene er gitt slik at asfaltdekket skal ha tilstrekkelig stabilitet, riktig slitestyrke og god bestandighet i forhold til trafikkmengde. Kravene gjelder for borkjerneprøver tatt av utlagt asfaltdekke.

Krav til egenskaper er avhengig av ÅDT og er angitt i tabellen under.

Tabell 1 Krav til egenskaper

Parameter	Standard	ÅDT 5 000-10 000	ÅDT > 10 000
Stabilitet (Wheel Track PRD <sub>AIR</sub> )	NS-EN 12697-22	≤ 7 %	≤ 5 %
Stabilitet (Wheel Track WTS <sub>AIR</sub> )	NS-EN 12697-22	≤ 0,06	≤ 0,04
Slitestyrke (Prall-verdi)	NS-EN 12697-16	≤ 25 %	≤ 22 %
Vedhefningsfall ITSR	NS-EN 12697-12	≥ 70 %	
Bitumenfylt hulrom		≥ 72 %	

## 5 Krav til kontroll/dokumentasjon

Oppfølging og dokumentasjonskrav for kontraktspunkter med egenskapskrav er som for reseptbaserte kontrakter gitt i konkurransegrunnlaget kap. C3, pkt. 11.1.

De samme trekkreglene som for reseptbaserte kontraktspunkter gjelder også for punkter med egenskapskrav.

### Funksjonsbasert kontrakter

Formålet for et asfaltdekke er å gi brukere god kjørekomfort (jevnhet) og en sikker veg (friksjon, tverrfall og spor). For byggherren er levetid og reduksjon av vedlikehold en viktig faktor.

Ved fokus på funksjon og egenskaper til asfaltdekkene, gir man ENT handlingsrom til innovasjon og utvikling av dagens dekketyper og potensielt nye produkter som oppfyller disse målene.

Samtidig må byggherren gi slipp på underliggende krav, som f.eks. stein- og bitumenkvalitet, sammensetning/siktekurver etc. som er dagens regime gjennom bruk av N200 og Retningslinjer asfalt.

Tabellen under viser forslag til funksjonskrav som kan brukes og tilpasses vegtype (trafikkmengde, dimensjonering etc.)

## Funksjonskrav år 0 og oppgjørsmoell

Funksjonskrav	Resultat /andel prøver dårligere enn krav	Krav ref N20) avhengig av ÅDT	Resultat / andel prøver bedre enn krav
Jevnhet i lengdeprofilet 3 m rettholt Målebil kan benyttes.			
Homogenitet med laserscanner evt tekstur	>x m <sup>2</sup> trekk	Nytt krav	< y m <sup>2</sup> bonus
Homogenitet med IR skanner Dagens trekk/bonustabell	>x% trekk	5%	<y% bonus
Deformasjoner med wheel-track	>x% trekk	Krav	>y% bonus
Bestandighet	>x% trekk	Krav	>y% bonus
Prall	>x% trekk	Krav	>y% bonus
Hulrom	>x% trekk	Krav	>y% bonus
Initialspor 90/10 verdier	>x mm over krav	Krav	y mm under krav

Kravene kan frikobles fra eksisterende veg og bærekonstruksjon dersom dekket ikke legges for tynt. Bør forutsettes planfrest underlag eller at opprettingslag er lagt.

### Vern av forretningshemmeliger

Det er essensielt at ENT har tilstrekkelig vern for sine forretningshemmeligheter som er frembragt gjennom innovasjon, og at krav til dokumentasjon av f.eks. arbeidsrecepter må utgå.

EBA mener at dokumentasjon med Ytelseserklæring samt dokumentasjon av oppfylte funksjons- og egenskapskrav er tilstrekkelig.

Vennlig hilsen

**ENTREPRENØRFORENINGEN – BYGG OG ANLEGG**

Arne Aakre