



# Vintervedlikehold av veg



**Forvaltningsrevisjonsrapport  
2012**

## Forord

KomRev Trøndelag IKS har i perioden juni til september 2012 gjennomført en forvaltningsrevisjon av vintervedlikeholdet av veg i Nærøy kommune. Prosjektet er bestilt av kontrollutvalget som del av Plan for forvaltningsrevisjon 2012-2015. Planen ble behandlet i kontrollutvalget 13.03.12 og i kommunestyret 03.05.12.

Vår kontaktperson i kommunen har vært drifts- og utviklingssjef Håvard Hernes.

Vi takker for et positivt samarbeid.

Levanger/Grong 15.11.12

  
Heidi Galguften  
Oppdragsansvarlig revisor

  
Rikke Haave  
Prosjektleder

## Innholdsfortegnelse

0 Sammendrag .....	4
1 Innledning.....	6
1.1 Kontrollutvalgets bestilling .....	6
1.2 Bakgrunn .....	6
1.3 Problemstillinger .....	7
1.4 Avgrensning, gjennomføring og metode.....	7
2 Har Nærøy kommune lagt til rette for godt vintervedlikehold av veg? .....	8
2.1 Revisjonskriterier .....	8
2.2 Data .....	9
2.2.1 Organisering av vintervedlikehold .....	9
2.2.2 Overordnede mål for vintervedlikehold .....	11
2.2.3 Standard for vintervedlikehold .....	11
2.2.4 Kontroll og oppfølging.....	13
2.2.5 Økonomi.....	15
2.3 Vurdering .....	16
2.4 Konklusjon .....	18
3 Kostnadsutvikling vintervedlikehold veg.....	18
3.1 Innledning.....	18
3.2 Kostnadsutvikling sammenlignet med andre kommuner .....	19
3.3 Fordeling av kostnader til vegdrift i Nærøy .....	21
3.4 Oppsummering .....	23
4 Høring.....	23
Litteraturliste .....	24
Vedlegg .....	25

## 0 Sammendrag

Gjennom Plan for forvaltningsrevisjon for perioden 2012 - 2015 har både kontrollutvalget og kommunestyret prioritert vegvedlikehold på første plass, og det var vintervedlikeholdet de ønsket fokus på. Vegvedlikehold er ressurskrevende og derfor et sentralt område for kommunen. I 2012 er det budsjettet med 6,64 millioner kroner til vintervedlikehold.

Forvaltningsrevisjonen bygger på dokumentanalyse og intervjuer.

Alt merarbeid som følge av vinteren defineres av Nærøy kommune som vintervedlikehold og drift av kommunal infrastruktur/veger på vinteren. I dette inngår bl.a.: Utsetting av brøytestikker, brøyting, strøing, fjerning av snø, skraping/høvling

Med utgangspunkt i kontrollutvalgets innspill har vi utarbeidet følgende problemstillinger:

### **1. Har Nærøy kommune lagt til rette for godt vintervedlikehold av veg?**

Med tilrettelegging mener vi her:

- Organisering
- Ressurser
- Målsetting
- Planer og standarder
- Inngåtte kontrakter
- Kontroll og oppfølging
- Kommunikasjon

### **2. Hva koster vintervedlikehold av veger i Nærøy kommune, og hvordan har kostnadsutviklingen vært over år og sammenliknet med andre kommuner?**

Nærøy kommune kjøper stort sett tjenester til vintervedlikehold, men utfører i tillegg noe av arbeidet selv, bl.a. veggøvling.

Til sesongen 2010-2011 utarbeidet kommunen anbudsdokumenter for kjøp av brøytejtenester som for første gang omfattet de fleste brøyterodene i kommunen. Det ble samtidig innført beredskapsordning og rodene ble færre og større. Tidligere hadde kommunen en ordning med at mange små kontraktører stod for vintervedlikeholdet. Kommunen opplyser at det var vanskelig å få tak i entreprenører, og at det var liten konkurranse i markedet, noe som førte til relativt dyre avtaler.

Nærøy kommune har ikke styringsdokumenter for vintervedlikeholdet ut over kontrakt, tilbud og anbudsdokumenter. I Nærøys standard for vintervedlikehold, som er beskrevet i anbudsdokumentene, er det ingen generell formulering om mål for vintervedlikeholdet. Styringssignaler fra politisk nivå når det gjelder vegstandard gis ifølge drifts- og utviklingssjefen pr i dag kun gjennom budsjettet.

I anbudsdokumentene er det angitt standard for hvordan arbeidet (brøyting, strøing) skal utføres. Det går på snødybde, tidspunkt, fjerning av snø, friksjon osv. Det er samme standard for alle de kommunale vegene i kommunen. Nærøy har samarbeidet med Vikna om utarbeidelse av standard for tjenesten, men har også sett til andre nabokommuner og standard for riksveger med lav årssdøgntrafikk når standarden er utarbeidet.

Standarden er gjort for kommunestyret. Flere av entreprenørene sa at i praksis var det én standard for vintervedlikehold på papiret og en annen som måtte følges i praksis ut fra lokale forhold, og at det var viktig at det var rom for å bruke skjønn. Entreprenørenes inntrykk var at publikum i liten grad var kjent med gjeldende brøytstandard og hva de kunne forvente av vintervedlikehold.

Kommunen har ifølge kontrakten rett til å kontrollere at oppdraget utføres som avtalt i kontraktperioden. Vi fikk opplyst at kommunen ikke har ressurser til å detaljkontrollere arbeidet, og tillit mellom oppdragsgiver og entreprenørene er avgjørende. Enkelte entreprenører savnet oppfølging og evaluering fra oppdragsgiver. Gjennomgang av fakturaer og underbilag viser at entreprenørene rapporterer i henhold til kommunens spesifikasjoner.

Budsjett og regnskapstall for de siste årene viser at det har vært vanskelig å budsjettere for vintervedlikeholdet; i 2011 var endelig budsjett 3,14 millioner kroner og regnskapet 5,26 millioner kroner.

Vår gjennomgang av regnskapstall viser at kostnader til vintervedlikehold av veger normalt utgjør mellom 40 og 60 prosent av totale kostnader til veg. Vi ser også at det ikke alle utgifter til f.eks lønninger er fordelt og belastet vegvedlikeholdet.

KOSTRA-tall viser at Nærøy kommune ligger på et betydelig lavere nivå når det gjelder korrigerte brutto driftsutgifter til kommunal veg og gate, sammenlignet med Namsos kommune og Brønnøy kommune. Korrigerte brutto driftsutgifter gjenspeiler ressursinnsatsen som er knyttet til kommunens egen tjenesteproduksjon. Årsaker til forskjeller kan ligge kvalitet, effektivitet, vær- og trafikkforhold, og vi må være forsiktige med å legge for mye i denne sammenligningen.

Nærøy kommune har ikke samme kostnadsutvikling som sammenligningskommunene; utgiftene i Nærøy har økt de siste 3 årene, utgiftene i Brønnøy har sunket. Også for denne kostnadsutviklingen spiller været en viktig rolle, men det var også i denne perioden man gikk over til det nye kontraktssystemet.

Etter vår vurdering har Nærøy kommune langt på veg lagt til rette for et godt vintervedlikehold av veg ved at

- det er entydighet om hva som regnes som vintervedlikehold
- det er utarbeidet standard for brøyting og strøing
- det er utarbeidet rutiner for dokumentasjon av utført arbeid og kontroll av dette ved utbetaling
- merforbruk har ikke ført til endringer i brøytstandard

Vi mener Nærøy kommune kan bli bedre gjennom å

- fastsette overordnede mål for vintervedlikeholdet
- gjennomgå standardene med tanke på differensiering
- bedre kommunikasjonen med entreprenørene (oppfølging, tilgjengelighet, evaluering)
- gjøre standarden for vintervedlikeholdet bedre kjent
- vurdere om det bør kreves mer dokumentasjon fra entreprenørene
- sørge for at regnskapet så langt som mulig viser de riktige tallene for vintervedlikehold

# 1 Innledning

## 1.1 Kontrollutvalgets bestilling

Gjennom Plan for forvaltningsrevisjon for perioden 2012 - 2015 har både kontrollutvalget og kommunestyret prioritert vegvedlikehold på første plass. Kontrollutvalget presiserte i sitt møte 24.05.12 at det var vintervedlikeholdet de ønsket en gjennomgang av. Spørsmål som ble reist var om kommunen har et overordnet system som sikrer etterlevelse av inngåtte avtaler med private firma når det gjelder vintervedlikehold av veg. Kontrollutvalget ønsket også svar på om kommunen har et overordnet system som ivaretar samordning av arbeidet (ressursbruken) når det gjelder vintervedlikehold.

## 1.2 Bakgrunn

Vegvedlikehold er ressurskrevende og derfor et sentralt område for kommunen. Utgifter til vedlikehold av kommunal veg i Nærøy er justert opp med kr 550 000 for 2012 til 6,64 millioner kroner. Ifølge rådmannens budsjettkommentarer vil det bli satt fokus på bedre styring og kontroll med utgifter til vintervedlikehold. Rådmannen understreker likevel at selv med denne økningen er det fremdeles behov for nøktern drift og at vinteren er ”normal”. Ordfører i Nærøy sier i et intervju med Namdalsavisa 12.03.12 at ”brøytinga i Nærøy ikke har vært god nok i vinter”. Vintervedlikehold ble også tatt opp i åpen spørretime i kommunestyrets møte 08.03.12.

### Definisjoner

Grensen mellom drift og vedlikehold kan være vanskelig. Norsk Standard har definert **drift** som oppgaver og rutiner som er nødvendig for at en bygning, et anlegg eller en installasjon skal fungere som planlagt, mens **vedlikehold** er nødvendige tiltak for å opprettholde en bygning, et anlegg eller en installasjon på et fastsatt kvalitetsnivå (NS 3422). I denne rapporten mener vi med **vintervedlikehold** de tiltak som må til for å opprettholde vegens funksjonelle kvalitet. Dette er driftsoppgaver, men vi velger å kalle det vintervedlikehold, da dette er et begrep som synes å være godt forankret og brukes i daglig tale.

Alt merarbeid som følge av vinteren defineres av Nærøy kommune som vintervedlikehold og drift av kommunal infrastruktur/veger på vinteren. I dette inngår:

- Utsetting av brøytestikker
- Brøyting
- Strøing
- Fjerning av snø
- Skraping/høvling
- Opprydding om våren, fjerning av brøytesand, brøytestikker, spyling osv.
- Tining av frosne stikkrenner
- Skader etter vinteren, for eksempel skader på kantstein, plener som følge av brøyting

### 1.3 Problemstillinger

Med utgangspunkt i kontrollutvalgets innspill har vi utarbeidet følgende problemstillinger:

**3. Har Nærøy kommune lagt til rette for godt vintervedlikehold av veg?**

Med tilrettelegging mener vi her:

- Organisering
- Ressurser
- Målsetting
- Planer og standarder
- Inngåtte kontrakter
- Kontroll og oppfølging
- Kommunikasjon

**4. Hva koster vintervedlikehold av veger i Nærøy kommune, og hvordan har kostnadsutviklingen vært over år og sammenliknet med andre kommuner?**

### 1.4 Avgrensning, gjennomføring og metode

Undersøkelsen er utført i henhold til Norges kommunerevisorforbunds Standard for forvaltningsrevisjon RSK 001. Revisor må utføre forvaltningsrevisjon systematisk, og vurderinger og konklusjoner må bygge på pålitelige og gyldige data som gir et reelt bilde av situasjonen.

I denne rapporten ser vi spesielt på tiltakene brøyting, strøing og høvling under problemstilling 1 (kapittel 2), mens alle former for vintervedlikehold er inkludert når vi omtaler kostnader i kapittel 3.

Rapporten sier ikke noe om innbyggernes tilfredshet med vintervedlikeholdet.

Vi har gjennomført oppstartsmøte med drifts- og utviklingssjefen. Referat fra møtet er verifisert. Det er også gjennomført 2 telefonintervjuer med ham, og han har derfor hatt rapportens faktadel til verifisering. Vi har også gjennomført korte telefonintervju med 7 av 9 entreprenører som har inngått kontrakt om brøyting og strøing med kommunen. Nærøy er en liten kommune, og det er ikke mange entreprenører som har oppdrag for kommunen. Vi mener likevel at deres stemme er viktig og har valgt å intervju disse, men har vært forsiktige med å trekke konklusjoner på grunnlag av disse intervjuene.

Vi har gjennomgått kommunale planer, budsjett og regnskap samt annen relevant dokumentasjon knyttet til brøytstandard, inngåtte kontrakter osv. I tillegg har vi innhentet informasjon om standard for vintervedlikehold fra andre kommuner.

Vi har brukt kommunens regnskap for å se på kostnadsutviklingen i Nærøy, og KOSTRA<sup>1</sup> statistikk for å sammenlikne kostnadsnivået med andre kommuner. Ved økonomiske sammenligninger mellom kommuner er måten den enkelte kommune fører regnskapet på og rapporterer videre en kilde til usikkerhet som vi ikke kan kontrollere. KOSTRA-tall for samferdselssektoren er antatt å ha noe variabel kvalitet, men vi har likevel valgt å bruke tallene da det gir oss mulighet til å foreta sammenligning mellom kommuner.

Vi mener innsamlet data gir et tilfredsstillende grunnlag å besvare kontrollutvalgets bestilling.

---

<sup>1</sup> KOMMuneStatRAPportering

## 2 Har Nærøy kommune lagt til rette for godt vintervedlikehold av veg?

### 2.1 Revisjonskriterier

Revisjonskriterier er de krav og forventninger som forvaltningsrevisjonsobjektet skal revideres/vurderes i forhold til. Revisjonskriteriene skal være relevante og konkrete, og revisors vurderinger må kunne relateres til kriteriene.

Veglovens formålsparagraf, § 1a, har følgende ordlyd:

*Formålet med denne loven er å sikre planlegging, bygging, vedlikehold og drift av offentlige og private veger, slik at trafikken på dem kan gå på et vis som trafikkantene og samfunnet til en hver tid kan være tjente med. Det er en overordnet målsetting for vegmyndighetene å skape størst mulig trygg og god avvikling av trafikken og ta hensyn til grannene, et godt miljø og andre samfunnsinteresser ellers.*

Statens vegvesens Håndbok 111 Vedlikeholdsstandard fra 2003 beskriver standarder for vinterdrift, og har formulert følgende om framkommelighet, trafikksikkerhet og regularitet om vinteren:

*Vegen skal være framkommelig for kjøretøy som er normalt utstyrt for vinterkjøring. Dette skal oppnås ved å redusere mengden snø og is på vegen samt sikre tilstrekkelig veggrep for trafikantene.*

I samme håndbok er det angitt nærmere hva som er utløsende snødybde for når brøyting skal starte opp avhengig av trafikk tettheten på vegen. For en årsdøgnetrafikk mellom 0 og 500 biler skal brøyting starte ved 6 cm for tørr snø og 4 cm for våt snø, og strøing utløses ved en friksjonskoeffisient på 0,20. Dette gjelder ikke kommunal veg, men kan si noe om forventet standard.

Mange kommuner har definert sine egne standarder for vintervedlikehold, og vi mener det er relevant å sammenligne Nærøys standard med noen av disse.

NOU 2004:22 "Velholdte bygninger gir mer til alle" om eiendomsforvaltningen i kommunesektoren beskriver kriterier som anses som en forutsetning for et godt vedlikehold av kommunal eiendom. Selv om veg ikke er omtalt i utredningen, mener vi at et par av elementene som trekkes fram også kan overføres til vegsektoren. Forutsetninger som nevnes er at det skal foreligge overordnede politisk bestemte mål for eiendomsforvaltningen, og at det skal være et rasjonelt system for planlegging, og styring av eiendomsforvaltningen.

Reelle hensyn tilsier at godt vintervedlikehold vil være avhengig av at det avsettes ressurser til arbeidet, at det er entydighet om hva som regnes som godt vedlikehold, og at dette er kjent for dem som skal gjennomføre arbeidet. Det er også viktig at kommunen har fokus på kvaliteten på det arbeidet som gjennomføres; både arbeid i egen regi og det som utføres av andre.



På denne bakgrunnen er følgende revisjonskriterier utledet:

- Kommunen skal ha et overordnet mål for vinterframkommelighet på kommunale veger og infrastruktur
- Det skal være entydig hva som omfattes av vintervedlikehold
- Utløsende standard for vintervedlikehold skal være beskrevet, og skal ikke være vesentlig dårligere enn i andre kommuner med tilsvarende klima
- Standard for vintervedlikehold skal være kjent
- Det skal være mulig å kontrollere at kontrakter om vintervedlikehold overholdes
- Økonomisk ramme skal gjøre det mulig å gjennomføre vintervedlikehold etter vedtatt standard

## 2.2 Data

### 2.2.1 Organisering av vintervedlikehold

Drifts- og utviklingsavdelingen er den avdelingen som tidligere var teknisk etat og næringsavdeling. Enhet for kommunalteknikk (enhet innenfor drift- og utviklingsavdelingen) har ansvar for veg. Enheten har en ingeniørstilling, en driftslederstilling og 4 fagarbeidere. Alle stillingene er 100 % stillinger. Ingeniørstillingen har vært ubesatt i 2-3 år, bortsett fra en liten periode rundt årsskifte 2011/2012, slik at enheten har drevet uten enhetsleder, noe som oppleves som en utfordring. Arbeidsformann (driftsleder) koordinerer arbeidet med vintervedlikehold, og har kontor ved det kommunale lageret.

Kommunalteknisk enhet har ansvar for veg, havner/fergeleier, vann avløp og renovasjon. I tillegg har enheten ansvar for feiing. Leder for drifts- og utviklingsavdelingen anslår løselig en fordeling av samlet arbeidstid på 25 % på hver tjeneste, men sier at det vurderes å starte opp med å føre timelister slik at kommunen kan få mer presise anslag på dette. Innenfor veg har kommunen 2 stillinger. Leder for drifts- og utviklingsavdelingen bruker ca 25 % av sin arbeidstid til kommunalteknisk enhet når enhetsleder er på plass. Uten enhetsleder er prosentsatsen høyere. Kommuneingeniørens ressursbruk fordeler seg ifølge rådmannen med 60 % på VAR-området og 40 % kommunal veg og de andre tjenestetene han har ansvar for.

Kommunen har ifølge KOSTRA 145 km veg. Dette er stort sett grusveger, men det er ikke knyttet spesielle utfordringer til vintervedlikehold når det gjelder grus kontra fast dekke. Det er ifølge drifts- og utviklingssjefen en utfordring at de kommunale vegene i stor grad ligger på enden av en fylkesveg eller i Kolvereid sentrum. For det første er det en utfordring å få til en samfunnsøkonomisk forsvarlig drift på grunn av store avstander. Dette kan illustreres med at den kommunale veggøvelen må kjøre langs riks og fylkesveger, som høvles av andre, for å komme fram til egne veger som skal høvles. Et annet forhold er at de store avstandene mellom rodene gjør at det er vanskelig å tenke seg at en entreprenør kan ha ansvar for flere roder.

Nærøy kommune kjøper stort sett tjenester til vintervedlikehold, men utfører i tillegg noe av arbeidet selv. Kommunen brøyter rømningsveger, små parkeringsplasser, gangveger og foran enkelte bygg/inngangspartier. Kommunen har egen veggøvel som benyttes til både sommer- og vintervedlikehold. Vi har fått opplyst at høvelen stort sett går daglig. Tining av stikkrenner osv gjøres også i egen regi.

Når det gjelder å sette ut/hente inn brøytestikker kjøpes tjenesten av Mesta. Kommunen kjøper selv brøytestikkene. Fjerning av strøsand er også en tjeneste som kjøpes inn.

Til sesongen 2010-2011 utarbeidet kommunen anbudsdokumenter for kjøp av brøytetjenester som for første gang omfattet de fleste brøyterodene i kommunen. Det ble samtidig innført beredskapsordning og rodene ble færre og større. Tidligere hadde kommunen en ordning med at mange små kontraktører stod for vintervedlikeholdet. Dagens kontrakter er standardiserte, og det er samme type kontrakt for alle rodene. Liste over roder finnes i vedlegg 1.

Kontraktørene binder seg i henhold til kontrakten bl.a. til følgende:

- En beredskapsperiode fra 15. oktober til 15. april.
- Brøyting og sandstrøing av bestemt rode, inklusiv busslommer, kryss osv slik det er beskrevet i anbudsdokumentene (se kap 2.2.3).
- Det skal være minimum 2 personer som kan utføre arbeidet.
- Leverandør og fører skal kunne nås på mobiltelefon, alle maskiner skal ha tilgjengelig mobiltelefon når enheten er i bruk.
- Plikt til å varsle oppdragsgiver ved uforutsette hendelser, forsinkelser osv.

Kopi av standardkontrakt finnes i vedlegg 2.

Kommunen opplyser at det var vanskelig å få tak i entreprenører, og at det var liten konkurranse i markedet. Ved utlysingen av roder i 2010 kom inn bare ett tilbud for flere roder; dette gjaldt bl.a. i Kolvereid sentrum. Markedssituasjonen gjenspeiler seg i følge drifts- og utviklingssjefen i prisene, og han fortalte at Nærøy betaler en høyere timepris for vintervedlikehold enn Namsos kommune; dette til tross for at entreprenørene benytter samme type utstyr/maskiner. Drifts- og utviklingssjefen tror ikke at størrelsen på rodene gjorde at det ble så få anbydere. Han mener det kunne ha vært mulig og fått til et mer økonomisk rasjonelt opplegg for kommunen ved at enkelte roder ble delt opp slik at en unngår for mye transport mellom veger innen den enkelte rode.

Vintervedlikeholdet fikk mye negativ oppmerksomhet vinteren 2011/2012. Dette har også entreprenørene fått merke. Vi fikk innspill på at det er viktig at kommunen gir entreprenørene støtte når dette skjer, ellers kan kommunen risikere at det blir enda vanskeligere å få noen til å ta denne jobben. Det ble fra flere sagt at det var kommunens oppgave å informere publikum om hva som er gjeldende standard for arbeidet.

Sentrumsbrøyting anses som den største utfordringen med både gater, fortau, parkeringslommer og større trafikkmengde. Trafikken blir tettere på et tidligere tidspunkt enn andre steder i kommunen, noe som kan gi et snølag som brøytemannskapene sliter med å fjerne. Plassering og bortkjøring av snø er også en del av problemstillingen i dette bildet. Det var ifølge drifts- og utviklingssjefen forholdene i sentrum som var årsak til klagene vinteren 2011/2012.

En av entreprenørene sa at det var viktig at en brøyte/strøjobb hadde et slikt omfang at det kunne bli en skikkelig tilleggsnæring og slik at man kunne ha hensiktsmessig utstyr. Han mente derfor at overgangen til færre, men større, roder var et fornuftig grep av kommunen.

### 2.2.2 Overordnede mål for vintervedlikehold

Styringssignaler fra politisk nivå når det gjelder vegstandard gis ifølge drifts- og utviklingssjefen pr i dag kun gjennom budsjettet. Han sa at hovedplan veg skal foreligge i 2013, og han har tro på at dette vil bli et godt verktøy.

I følge Nærøy kommunes budsjett for 2012 har Drifts- og utviklingsavdelingen følgende mål:

<i>Hovedmål</i>	Sørge for god infrastruktur, legge til rette for næringsutvikling og attraktive boligområder.
<i>Delmål</i>	Sørge for god forvaltning, drift og vedlikehold av kommunal veg, vann- og avløpsanlegg og renovasjon.

Nærøy kommune har ikke styringsdokumenter for vintervedlikeholdet ut over kontrakt, tilbud og anbudsdokumenter. I Nærøys standard for vintervedlikehold, som er beskrevet i anbudsdokumentene, er det ingen generell formulering om mål for vintervedlikeholdet.

Både Overhalla og Namsos har benyttet Statens vegvesen sin formulering for mål for framkommelighet om vinteren. En annen formulering vi har sett brukt er:<sup>2</sup>

*Standarden på vintervedlikeholdet skal ivareta trafiksikkerhet og framkommelighet for normalt vinterutrustede biler, og ivareta god ferdsel på kommunens gang/sykkelveger og fortau.*

### 2.2.3 Standard for vintervedlikehold

I anbudsdokumentene er det angitt standard for hvordan arbeidet (brøyting, strøing) skal utføres. Det går på snødybde, tidspunkt, fjerning av snø, friksjon osv. Standarden er gjengitt i vedlegg 3. Det er samme standard for alle de kommunale vegene i kommunen. Nærøy har samarbeidet med Vikna om utarbeidelse av standard for tjenesten, men har også sett til andre nabokommuner. Det er også sett til standard for riksveger med lav årsdøgntrafikk. I en brosjyre fra Statens vegvesen<sup>3</sup> står det at for veger med under 500 biler per døgn skal det brøytes innen det ha kommet 15 cm snø, og at vegen skal være ferdig strødd innen 3-4 timer etter at krav til tiltak utløses.

Standarden er utarbeidet administrativt, og er referert for kommunestyret.

Drifts- og utviklingssjefen mener at brøytstandarden skal være kjent for dem som vil kjenne den. Standarden er ikke kunngjort, men er omtalt i avisene i forbindelse med uro omkring vintervedlikeholdet. Opplysningene ligger ikke på kommunens hjemmeside, men han sier at det ikke noe i veien for at slike opplysninger kan ligge der, og at dette kan være en god løsning. Flere av entreprenørene var veldig tydelig på at opplysninger om brøytstandard og hvilke regler entreprenørene har å forholde seg til bør gjøres kjent for kommunens innbyggere - det bør ikke være den enkelte entreprenør som skal gi denne typen informasjon til innbyggerne. Alle var generelt positive til at informasjon om standard, rodefordeling osv ble lagt ut på kommunens hjemmeside. En entreprenør sa det slik: ”Dersom standarden er kjent

---

<sup>2</sup> Stange kommune

<sup>3</sup> ”Hvilken standard kan du forvente på vegen i vinter?” Utgitt vinteren 2011/2012

kan vi unngå at entreprenørene får klager mens de venter på at det skal komme nok snø til at de kan starte brøytinga”.

Overhalla og Namsos kommuner har lagt ut informasjon om brøytestandarder på sine hjemmesider. I tillegg til detaljert standard, er det også gitt beskrivelser av formål og hva som kan forventes under ekstraordinære værforhold.

Vi har sammenlignet standarden i Nærøy med 4 andre kommuner; 3 kommuner med kystklima og en med mer stabilt vinterklima. Vikna har samme standard som Nærøy.

**Tabell 1 Oversikt over standarder for vintervedlikehold**

	Nærøy	Namsos	Brønnøy	Overhalla	Ørland
Snødybde tørr snø	15 cm	15 cm*	12-15 cm	6 cm	15 cm*
Snødybde våt snø	5 cm	10 cm*	8-12 cm	4 cm	10 cm*
Tørr snø: Ferdig gjennombrøyting innen	20 cm	Utbrøyting til full bredde umiddelbart etterpå	2 ganger per døgn i utgangspunkt, ellers etter avtale	15 cm	
Våt snø: Ferdig gjennombrøyting innen	15cm			12cm	
Nattbrøyting ferdig til klokka	06:00	06:00	Folk skal komme seg til og fra jobb	06:00	06:00
Friksjon før punktstrøing	0,20	0,25	Ved behov, men bare etter avtale med virksomhetsleder	0,30	
Friksjon før sammenhengende strøing	0,10			0,20	
Tidsfrist for strøing av veg	06:00 15:00	07:00 15:00		06:00 15:00	07:00
Friksjon gang og sykkelveg	0,25	Fotgjengere skal foretrekke g/s veg		Fotgjengere skal foretrekke g/s veg	

\*Adkomstveg

Som det går fram av tabellen har kommunene noe ulik innretning på sine standarder, men vi ser at kystkommunene har samme utløsnede standard for brøyting. Namsos kommune har også beskrevet krav til maksimal spordybde og issåle i sin standard. Ørland og Namsos har en egen standard for samleveger, denne utløser tiltak på et tidligere tidspunkt.

Drifts- og utviklingsjefen i Nærøy sa at en kontraktør fort kan komme på etterskudd hvis han venter til det er 15 cm snø, og det fortsatt er utsikter til mer snø. Det er tatt opp med entreprenørene at denne vurderingen må gjøres. Samtidig fortalte han at entreprenørene har fått beskjed om at det ikke skal brøytes for mye. En av entreprenørene vi snakket med mener dette er dobbeltkommunikasjon, noe også kommunen selv er klar over. Han mente at når det var inngått en kontrakt på pris i forhold til gitt brøytestandard, bør ikke kommunen etterpå prøve å redusere sine kostnader ved å si at standarden ikke skal følges.

Godt vintervedlikehold krever, ifølge kommunen, god kunnskap om vær og føreforhold. Kystklima med mye og raskt skiftende værforhold gir utfordringer for vintervedlikeholdet sammenlignet med områder med mer stabilt vinterklima. Det er også klimavariasjoner innad i

kommunen, og det kan også være variasjoner innen en rode. Rodene er bygd opp etter lokal geografi, og drifts- og utviklingssjefen understreket at det er viktig med lokalkunnskap om værforholdene. Dette er også presisert i anbudsdokumentene: *”Det forutsettes at anbyder gjør seg kjent med vegforholdene på roden(e). Han kan ikke senere gjøre gjeldende forhold han burde vært oppmerksom på.”*

Viktigheten av lokalkunnskap og at det er åpning for utøvelse av eget skjønn ble trukket fram som meget viktig for å kunne gjøre en god jobb av alle entreprenørene vi snakket med.

Kommunen sier at de ikke har noe godt system på å sjekke snømenge/behov for brøyting eller om det er behov for strøing. I kommunens anbudsdokumenter er det presisert at *”leverandøren har et selvstendig ansvar for uttaksgrenser iht. de krav som er stilt i skjema 1”*.

Flere av entreprenørene sa at i praksis var det én standard for vintervedlikehold på papiret og en annen som måtte følges i praksis ut fra lokale forhold. Topografi og lokale klimaforskjeller påvirker hvordan den enkelte må tolke standarden slik at *”det blir framkommelig for folk”*. En entreprenør fortalte at når han fikk klage fra publikum ba han dem ta kontakt med kommunen, som igjen kan be entreprenøren om å brøyte/strø utover det som standarden indikerer. Så lenge det er rom for å bruke skjønn mente noen av entreprenørene eksisterende standard fungerer greit, men vi fikk også innspill på at det burde vurderes å ha en egen standard i sentrum.

Vi ble også fortalt at enkelte entreprenører, som er tidlig ute i forhold til hva standarden krever for å unngå at problemene vokser, har opplevd å få beskjed fra kommunen om å stoppe arbeidet. En entreprenør uttrykte det slik: *”kjører vi for mye får vi høre det fra kommunen, kjører vi for lite får vi høre det fra publikum”*.

Høvling/skraping av is og snø gjøres av kommunen selv. Det er ingen egen standard for dette; vi har fått opplyst at høvelen går hver dag hele året.

I henhold til standarden kan opplasting og bortkjøring av snø kun iverksettes på ordre fra Teknisk etat som bestiller dette spesielt når det er behov. Dette gjelder stort sett bare i Kolvereid sentrum der dette sist vinter ble gjort 2-3 ganger.

#### **2.2.4 Kontroll og oppfølging**

I anbudsprosessen ble entreprenører som kom med tilbud brøyting og strøing bedt om å oppgi referanser og beskrive erfaring knyttet til vinterdrift på/langs offentlig veg. Ved inngåelse av kontrakt talte pris 75 % og kvalitet 25 %.

I tillegg var det stilt standardkrav om attester for betalt skatt og trygdeavgift, attest for betalt merverdiavgift, HMS-egenerklæring og firmaattest.

I anbudsdokumentene står det at leverandøren til enhver tid i avtaleperioden skal være disponibel og rette seg etter de instruksjoner og retningslinjer som gis av oppdragsgiver. Gjentatte brudd på rutiner/instruksjoner og lignende vil i likhet med øvrige kontraktskrav være å anse som mislighold. Det er også pliktig deltakelse på oppstartmøte for alle entreprenører. Enkelte roder vil også bli befart før oppstart av kontrakt.

Kommunen har i følge kontrakten rett til å kontrollere at oppdraget utføres som avtalt i kontraktperioden. Drifts- og utviklingssjefen sa at oppfølging av vintervedlikeholdet er enhetslederens ansvar, og at det med vakanse i denne stillingen har vært en utfordring for kommunen med god nok oppfølging. Da stillingen en kort periode var besatt i januar 2012 mente han at det fungerte godt med kommunikasjon med entreprenører, svar på henvendelser fra innbyggere, befaringer osv. Rekruttering av ingeniørkompetanse er en utfordring i Nærøy kommune, men drifts- og utviklingssjefen sier oppfølging uansett også er et spørsmål om å prioritere dette. En av entreprenørene vi snakket med fortalte at det tidligere ble gjennomført kontroll av arbeidet, og han var overrasket over at han de siste årene ikke engang hadde opplevd en eneste stikkprøve.

Skader som er en følge av vintervedlikeholdet må dekkes av kontraktør; dette skal ifølge anbudsdokumentene gjennomgås etter hver sesong. Slik skade har forekommet, men det er ifølge kommunen sjelden.

Entreprenørene vi snakket med var delt i forhold til hvor fornøyde de var med kontakten med kommunen. Enkelte var godt fornøyd og hadde god kontakt med kommunens ansatte, men understreket at det var viktig at deres kontaktperson ”hadde peiling” på hva han drev med og var tilgjengelig. Andre mente det var vanskelig å komme i kontakt med rett person. En savnet fast vakttelefon å ringe til slik at han slapp å føle at han ringte privat utenom kontortid. Flere savnet en samlet felles evaluering av sesongen etter avsluttet beredskapsperiode.

Ifølge anbudsdokumentene skal oppgjør for brøyting skje ved innrapportering av fakturerbare mengder pr. kalendermåned. Frist for innrapportering er 5. hverdag den påfølgende måned. Fakturaer eldre enn 3 måneder kan ifølge anbudsdokumentene ikke påregnes betalt. De fleste entreprenørene synes faktureringsreglene fungerer greit, bare en mente at det i travle perioder kunne være vanskelig å forholde seg til gjeldende frister. Noen av entreprenørene fortalte at de for sin egen del også førte værdata inn i kjøreboken sin og mente de hadde nytte av det.

Kommunens egen internkontroll er sentral i arbeidet med kontroll og oppfølging. Det skal ifølge drifts- og utviklingssjefen ikke foretas utbetaling dersom brøyteliste mangler. Kommunen har utarbeidet et eget skjema som skal legges ved faktura som dokumentasjon (Brøyte og strørrapport Nærøy kommune). Skjemaet ble ikke fornyet da kommunen gikk over til nye kontrakter, og det står at det skal sendes inn 2 ganger i måneden mens anbudet sier 1 gang i måneden. Vi har fått opplyst at man gikk over til rapportering 1 gang i måneden fordi flere entreprenører syntes det ble for mye papirarbeid. Rapporten skal inneholde følgende opplysninger: Dato, brøyte/strøstrekning, brøyting (km, turer, timer), strøing (m<sup>3</sup> sand, timer) og evt. merknader.

I kontrakten som Nærøy kommune benytter ved kjøp av vintervedlikeholdstjenester vises til at ”Leverandør plikter å utføre vintervedlikeholdet slike det er beskrevet i vedlikeholdsstandarden”. Sentralt i denne er snødybde, tiltak ved snøfokk og tidspunkt for når veger, fortauer, gang- og sykkelveger skal være ferdig brøytet.

Revisor har gjennomgått et tilfeldig utvalg av fakturaer i perioden 2009-2012 (68 stk). Gjennomgangen viser at skjemaet stort sett er fullstendig utfyllt, og at faktura og underbilag til sammen i all vesentlighet fylles oppfyller kravene til rapportering som entreprenørene har fått oppgitt. En entreprenør benytter eget rapporteringsskjema, og dette skjemaet inneholder flere opplysninger, så som tidspunkt for kjøring, type utstyr som er brukt og hvem som har vært sjåfør.

Drifts og utviklingssjefen sa i oppstartsmøtet at kommunen ikke har ressurser til å benytte inspeksjoner for å sjekke utført arbeid. Dermed bygges det på tillit og ”magefølelse” i forbindelse med fakturakontroll. Viktigheten av tillit ble også trukket fram av entreprenørene; det måtte være tillit til at arbeidet ble utført slik at vegene ble framkommelige, men også at det ikke ble brøytet unødvendig. En av entreprenørene vi snakket med hadde forventet at kommunen skulle kreve mer detaljert rapportering i forbindelse med fakturering. Vedkommende fører selv en egen liste spesifisert på hver veg i roden, flere fører også på værdata i egen kjørebok.

Kommunen har mulighet til å følge med på værstasjoner som er plassert rundt om i kommunen, og drifts- og utviklingssjefen sa at metrologiske data kan brukes for å finne forklaringer på variasjoner i kostnader. Av kapasitetsmessige årsaker gjøres dette svært sjelden.

### 2.2.5 Økonomi

Leder for drifts- og utviklingsavdelingen mente at budsjettering av vintervedlikeholdet er utfordrende. Det blir gitt en ramme, og det gjøres betraktninger i forhold til kostnader tidligere år. Da det bare er på vedlikehold det er en viss mulighet for spillerom, er det på denne posten det kuttet først. Dette er ifølge rådmannen ikke er uvanlig i en anstrengt budsjettsituasjon og gjør at det kanskje blir budsjettert for lavt i forhold til hva man faglig sett burde ha gjort. I tillegg er det vanskelig å ”spå været”. Som eksempel opplyste han at det per juni 2012 er brøytet for ca 1 million kroner mindre i 2012 enn i 2011, pga mer stabil vinter.

Da dagens kontrakter ble lyst ut på anbud i 2010 var det anslått at tjenestene samlet ville utgjøre en kostnad på 1,8 millioner kroner. Dette på grunnlag av et gjennomsnittlig antall snødøgn. Det ble tatt forbehold om at det kan bli endring i standarden på grunn av endret bevilgningsnivå for teknisk etat, eller at det har vært unormalt høyt forbruk pga spesielle værforhold eller av andre årsaker. Da tilbudene kom inn lå de på mellom 2,5 og 3 millioner kroner.

Det skal ifølge inngåtte kontrakter faktureres fortløpende, og senest innen 3 måneder etter utført arbeid, slik at det skal være lettere for kommunen å holde oversikt. Medgåtte kostnader 1. halvår legger så grunnlaget for rådmannens vurdering om det er behov for å be kommunestyret om ekstrabevilgning for å takle førjulsvinterens behov for vintervedlikehold.

**Tabell 2 Budsjett og regnskap for vintervedlikehold av veg (kap 33311)\***

	Budsjett	Justert budsjett	Regnskap
2009	1 725 000	2 425 000	2 699 687
2010	2 184 000	2 684 000	4 582 911
2011	3 184 000	3 144 000	5 264 080
2012	3 640 000		3 681 931**

\* Hva som inngår i kap 33311 er nærmere omtalt i kap 3

\*\*Pr 10.10.12

I forbindelse med budsjett for 2012 ble utgifter til vedlikehold av kommunal veg justert opp med kr 550 000,- i rådmannens budsjettforslag og vedtatt av kommunestyret. Økningen skulle brukes til ”fokus på bedre styring og kontroll med utgifter i forbindelse med vintervedlikehold”. Selv med denne økningen er det i følge rådmannens forslag fremdeles behov for nøktern drift og at vinteren er ”normal”.

Entreprenørene er klar over at også brøytekostnader er gjenstand for politisk behandling og som sådan er avhengig av kommunenes økonomi. Enkelte mener imidlertid at brøytekostnadene ikke har fulgt kostnadsutviklingen ellers i samfunnet, og at kommunen ikke kan forvente å få vintervedlikeholdet på billigsalg. Entreprenørene har en beredskapsavtale på et halvt år, de må jobbe dag og natt, og det må være akseptabelt at de skal tjene penger på virksomheten.

Kostnadsutviklingen for vintervedlikeholdet er nærmere omtalt i kapittel 3.

## **2.3 Vurdering**

### **Overordnet målsetting**

Kommunen har ingen overordnet strategi konkretisert for vintervedlikeholdet; det er bare de generelle styringssignalene som gis gjennom budsjettet. Heller ikke målene for drifts- og utviklingsavdelingen er mer spesifikke enn at vegforvaltningen skal være god. Kommunen skal utarbeide hovedplan for veg, og vi regner med at dette vil kunne bidra til at det utformes strategier som sier noe generelt om framkommelighet på kommunale veger.

### **Hva omfattes av vintervedlikehold**

Nærøy kommune har en klar formening om hva som hører inn under begrepet vintervedlikehold, og har definert og beskrevet i detalj hva som er standard for oppgavene brøyting og strøing. Standarden Nærøy har, skiller seg i utgangspunktet ikke ut fra andre kystkommuner. Men, både i Namsos og i Ørland utløses brøytingen på samleveger (sentrumsnære veger) ved en lavere snødybde enn ellers i kommunene. Signalene som har kommet, både gjennom kritikk av forholdene i Kolvereid sentrum sist vinter, men også synspunkter fra entreprenørene, tyder på at det kan være behov for differensiert standard i kommunen.

### **Utløsende standard**

Entreprenørene som brøyter for kommunen synes standarden i utgangspunktet er grei å forstå, men at grensen for når den utløses, dvs snødybden, kan være for høy. De sier det er helt nødvendig å bruke skjønn med hensyn til når de må starte arbeidet, da den felles standarden i liten grad tar hensyn til klimavariasjoner, ulik topografi og ulik trafikkmengde. Anbudsdokumentene peker også på behovet for god lokalkunnskap for å kunne gjøre en god jobb, men signalene fra entreprenørene kan tyde på at det i enkelte tilfeller har vært en diskusjon rundt utøvelsen av eget skjønn. Vi tror at styringssignal gitt gjennom overordnede mål i en vegplan vil kunne være med å gjøre skjønnsutøvelsen for entreprenørene enklere.

Når det gjelder skraping, som kommunen utfører i egen regi, har kommunen ikke utarbeidet standard for dette. Selv om veghøvelen går hver dag, mener vi det også for denne oppgaven vil være rett å angi en standard som innbyggerne kan forholde seg til.

### **Kjennskap til standard**

Gjeldende standard for vintervedlikehold er gjort kjent for entreprenørene gjennom anbudsdokumentene. Gjennom entreprenørene fikk vi et klart inntrykk av at standardene ikke var allment kjent i kommunen, mens kommunen selv mener at dette er tilstrekkelig opplyst. At publikum ikke er gjort tilstrekkelig kjent med gjeldende standard, gjør at entreprenørene får klager de mener er unødvendige og uberettiget. I tillegg til at det kan kunngjøres i avisen, mener vi at kommunens hjemmeside med fordel kan benyttes til å informere om hvilken



standard for vintervedlikehold som gjelder, hvem som har ansvar for de ulike rodene, og hvor man skal henvende seg hvis man lurer på noe eller har noe å klage på.

### **Oppfølging og kontroll**

Kommunens mulighet for kontroll med arbeidet er etter vår mening først og fremst gjennom kontakt og dialog med dem som utfører arbeidet. Oppstartsmøtet i forkant av sesongen er obligatorisk, men vi mener at det også bør gjennomføres en obligatorisk evaluering etter sesongen slik at eventuelle endringsbehov kan vurderes før neste sesong starter.

Entreprenørenes erfaringer varierte fra å få beskjed om å slutte å brøyte fordi det ikke var nok snø, til andre som har fått beskjed om å starte opp selv om utløsende faktor ikke var nådd. At det har blitt gitt signal om å brøyte mindre enn standarden sier, kan slik revisor ser det bidra til å skape forvirring om når behov for tiltak anses som utløst

Det er viktig at kommunen følger med på hvordan vintervedlikeholdet utføres. Når kommunen i liten grad har ressurser til å foreta kontroll av utført arbeid, er det etter vår mening viktig at kommunen er bevisst på hvordan det kommuniseres med entreprenørene. Oppstår det diskusjon rundt vintervedlikeholdet, må det være kommunen og ikke den enkelte entreprenør som har publikumskontakten. At det ble nevnt at kommunen kunne gi bedre støtte til entreprenørene, kan tyde på at det er utfordringer med kommunikasjonen i samspillet mellom kommune, entreprenør og publikum.

De som utfører arbeidet sa det var viktig for dem å ha en fast kontaktperson i kommunen. Vakanse i stilling som kommuneingeniør har det siste året gjort oppfølging av vintervedlikeholdet dårligere enn det burde være. Drifts- og utviklingssjefen sa at slik oppfølging også er et spørsmål om prioritering. Etter en vinter med utfordringer med vintervedlikeholdet, mener revisor at det uavhengig av om ny ingeniør er på plass før sesongen må tas tak i dette.

En annen kontroll med arbeidet gjøres i forbindelse med utbetalinger. Entreprenørene må levere brøytelister der det går fram hva som er gjort, og hvor det er gjort og evt. i hvilket omfang. Revisor mener det ikke bør foretas utbetaling når dokumentasjon ikke er fullstendig. Det er revisors oppfatning at kommunens skjema for dokumentert brøyting ikke fullt ut fanger opp vilkår som er satt i kontrakten. Mens kontrakten stiller krav til tidspunkt for brøyting, blir ikke dette rapportert tilbake fra entreprenørene slik dagens skjema er utformet. Skjemaet inneholder heller ikke opplysninger om værforhold. Revisor mener at det bør være samsvar mellom krav i kontrakten og hvilke data som skal dokumenteres i forbindelse med fakturering og utbetaling. I og med at kommunen har svært lite ressurser til å kontrollere om vintervedlikeholdet utføres i henhold til standard, bør det vurderes å gjøre slike notater om været obligatoriske som underlag for faktureringen. Det bør også være et krav at alle entreprenører benytter samme dokumentasjon (likt skjema). Dette vil etter revisors vurdering gi en forbedret internkontroll for kommunen, og en god oversikt over at de leverte brøytetjenestene er i henhold til kontrakt.

De fleste entreprenørene har ikke noe å utsette på faktureringsregimet, verken detaljeringsgrad eller frister. Enkelte mente at detaljeringsgraden kunne vært større, bl.a. med obligatorisk angivelse av vær forhold. Samtidig vet vi at enkelte entreprenører er skeptiske til papirarbeid, så det er viktig at det er forståelse for eventuelle endringer. Dette tror vi vil kunne øke bevisstheten rundt tolking av standarden, samtidig som det vil kunne bli en ekstra

kontrollmulighet for kommunen. I forbindelse med evaluering av sesongen, og for å få dokumentert ulikheter i kommunen, tror vi også slike data kan være nyttige.

Uansett bør skjemaene oppdateres slike at de samsvarer med dagens minimumskrav.

### **Økonomisk ramme**

Vi har stor forståelse for at det er vanskelig å forutse hva neste års vintervedlikehold vil koste. Det budsjetteres ut fra erfaring, men det opplyses at dette er en post som kan bli gjenstand for nedskjæring når det gjelder å få budsjettet i balanse. Grepene med månedlig fakturering som hjelp i økonomistyringen har gitt rådmannen et bedre grunnlag for å kunne be kommunestyret om å styrke budsjettet dersom forbruket første halvår tilsier det.

Det er tatt forbehold om endring av brøytstandard dersom ressurstilgangen endres, og det betyr at det er en kobling mellom økonomi og kvalitet. Det er i anbudet som ble lyst ut i 2010 anslått at samlede kostnader til brøyting og strøing vil være ca 1,8 millioner kroner. Det kan tyde på at kommunens forventning til disse kostnadene i utgangspunktet var for lave. Til tross for at det har vært et merforbruk i forhold til revidert budsjett, har standarden ikke blitt endret. Det tolker vi som at det er et politisk ønske om å opprettholde standarden på vintervedlikeholdet.

## **2.4 Konklusjon**

Kommunen har langt på veg lagt til rette for et godt vintervedlikehold av veg ved at

- det er entydighet om hva som regnes som vintervedlikehold
- det er utarbeidet standard for brøyting og strøing
- det er utarbeidet rutiner for dokumentasjon av utført arbeid og kontroll av dette ved utbetaling
- merforbruk har ikke ført til endringer i brøytstandard

Kommunen kan bli bedre gjennom å

- fastsette overordnede mål for vintervedlikeholdet
- gjennomgå standardene med tanke på differensiering
- bedre kommunikasjonen med entreprenørene (oppfølging, tilgjengelighet, evaluering)
- gjøre standarden for vintervedlikeholdet bedre kjent
- vurdere om det bør kreves mer dokumentasjon fra entreprenørene

## **3 Kostnadsutvikling vintervedlikehold veg**

### **3.1 Innledning**

I dette kapitlet skal vi se på Nærøy kommune sine utgifter til vintervedlikehold over år og vi skal se på kommunens utgifter i forhold til sammenlignbare kommuner. Problemstillingen i dette kapitlet er beskrivende, og det er derfor ikke utarbeidet revisjonskriterier.

KOSTRA (KOMMUNE-STAT-RAPPORTERING) er et nasjonalt informasjonssystem som gir styringsinformasjon om kommunal og fylkeskommunal virksomhet. Informasjonen om kommunale og fylkeskommunale tjenester, bruk av ressurser på ulike tjenesteområder og egenskaper ved befolkningen, blir registrert og sammenstilt for å gi relevant informasjon til beslutningstakere i kommuner, fylkeskommuner og staten. Alle kommuner deles inn i

kommunegrupper. Kommunegruppene er delt inn etter parametre som folkekemengde, nivå på bundne kostnader og nivå på frie disponible inntekter. Nærøy kommune er plassert i kommunegruppe 11, som består av mellomstore kommuner med middels nivå på bundne kostnader og frie disponible inntekter.

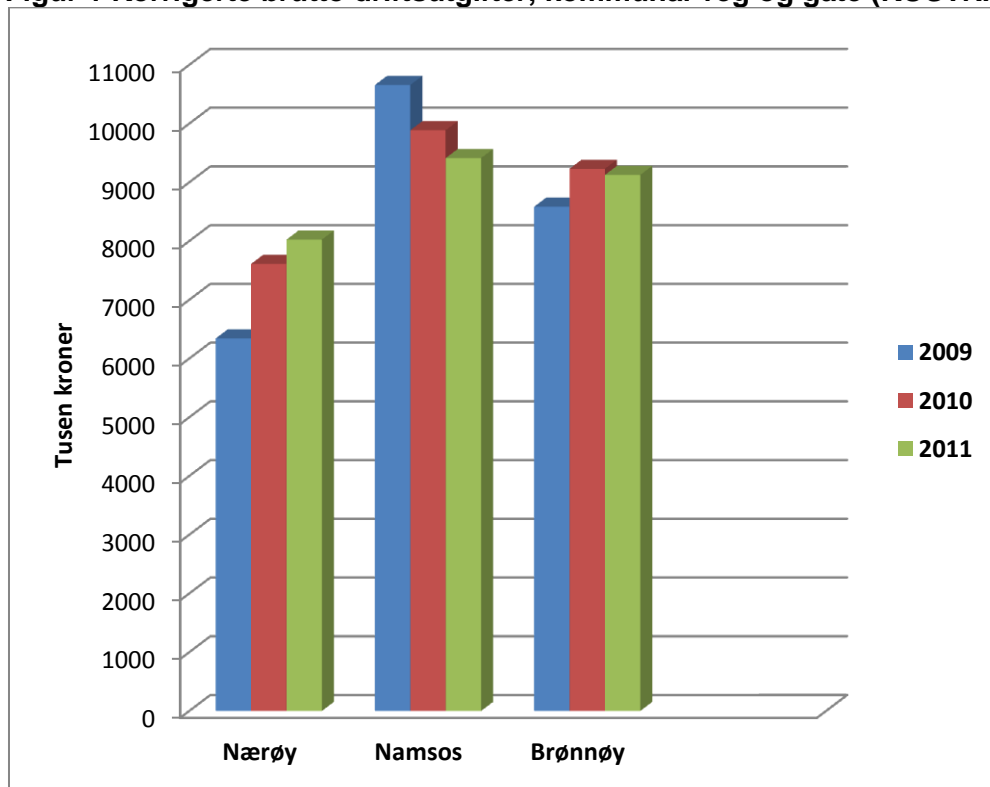
Vi har foretatt en sammenligning med to utvalgte kommuner i kommunegruppe 11: Namsos og Brønnøy. Vi har valgt disse kommunene på grunn av den geografiske nærheten til Nærøy kommune, og ut fra antakelsen om at disse kommunene derfor værmessig ikke skiller seg mye fra hverandre. Et annet utvalgskriterium er at kommunene kan sammenlignes når det gjelder antall kilometer kommunal veg og gate. Sammenligningen er gjort over en periode på 3 år, fra 2009 til 2011.

En utfordring er at KOSTRA ikke skiller mellom sommerdrift og vinterdrift av veger. Nærøy kommune skiller i sitt driftsregnskap mellom utgifter til ”kommunale veger sommer” (tjeneste 33310) og ”kommunale veger vinter” (tjeneste 33311). For sammenligningsårene 2009-2011 har vi beregnet at Nærøy kommunes utgifter til vinterdrift veg varierer mellom 44 prosent og 68 prosent av alle kostnader direkte relatert til kommunal veg (tjeneste 33300, 33310 og 33311). Det er naturlig at det er variasjoner, fordi det er varierende værforhold fra år til år.

### 3.2 Kostnadsutvikling sammenlignet med andre kommuner

Nærøy kommune har ifølge KOSTRA 145 km kommunal veg og gate. Namsos kommune har til sammenligning 126 km og Brønnøy har 133 km. Alle tre kommuner kjøper tjenester til brøyting av veg.

**Figur 1** Korrigerte brutto driftsutgifter, kommunal veg og gate (KOSTRA)



Figur 1 viser at Nærøy ligger på et betydelig lavere nivå når det gjelder korrigerte brutto driftsutgifter til kommunal veg og gate, sammenlignet med Namsos og Brønnøy. Korrigerte

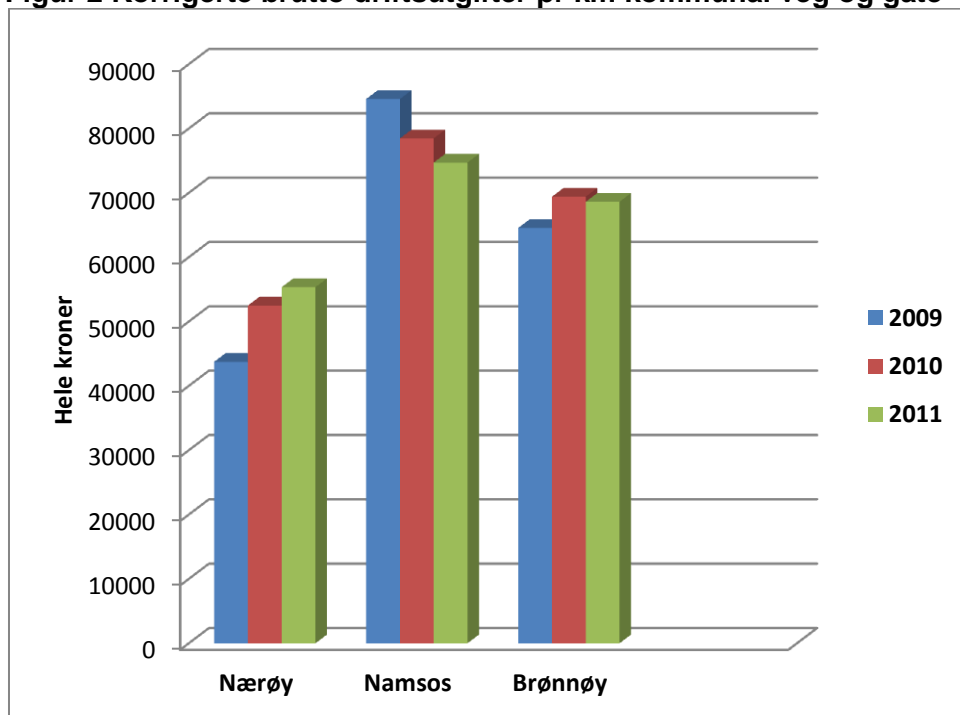
brutto driftsutgifter gjenspeiler ressursinnsatsen som er knyttet til kommunens egen tjenesteproduksjon. I KOSTRA-veilederen kap 3.4 heter det at når det gjelder utgifter til kommunal veg, vil kjøp av varer og tjenester fra andre (eksterne leverandører) inngå i korrigerede brutto driftsutgifter og i begrepet kommunal tjenesteproduksjon. Nærøy kommune har en forholdsvis stor økning i brutto driftsutgifter fra 2009 til 2010, og en mindre økning fra 2010 til 2011. Namsos har reduksjon i sammenligningsperioden, mens Brønnøy har en stigning fra 2009 til 2010, for så å få en liten reduksjon i 2011.

En opplagt forklaring på varierende og ulik kostnadsutvikling er værforholdene, som varierer fra år til år. En annen forklaring på at Nærøy kommune har en økning i kostnadene kan være inngåelse av nye kontrakter. Vi vet at til 2010/2011-sesongen ble det inngått nye brøytekontrakter, og at det samtidig ble innført beredskapsordning. Kontraktene fra før sesongen 2010/2011 betegnes som ufullstendige (ikke standardiserte) kontrakter. En annen faktor som også trekker i retning av økte kostnader, er at det var få tilbydere (entreprenører) som kunne levere brøytetjenester. På den andre siden vet vi at kommunen ikke hadde ansatt kommuneingeniør og dermed hadde lavere lønnskostnader.

Når dette er sagt, er det vesentlig å peke på at også sommervedlikehold av veg påvirker tallene her. Dette fordi KOSTRA ikke skiller mellom sommervedlikehold og vintervedlikehold i sitt tallmateriale. Når vi likevel velger å peke på faktorer som relateres til vintervedlikehold som mulige forklaringer, er dette fordi utgifter til vintervedlikehold på veg normalt utgjør mellom 40 og 60 prosent av kostnader til veg.

En mer generell forklaring på ulik kostnadsutvikling sett i forhold til sammenligningskommunene, er at KOSTRA-tall for veg ikke oppfattes å ha tilfredsstillende kvalitet. Ulik rapportering fra kommunene vil kunne gi utslag i statistikken.

**Figur 2 Korrigerede brutto driftsutgifter pr km kommunal veg og gate**



Figur 2 viser at Nærøy kommune har lavest korrigerede brutto driftsutgifter pr km kommunal veg og gate.

Årsakene til dette kan være flere:

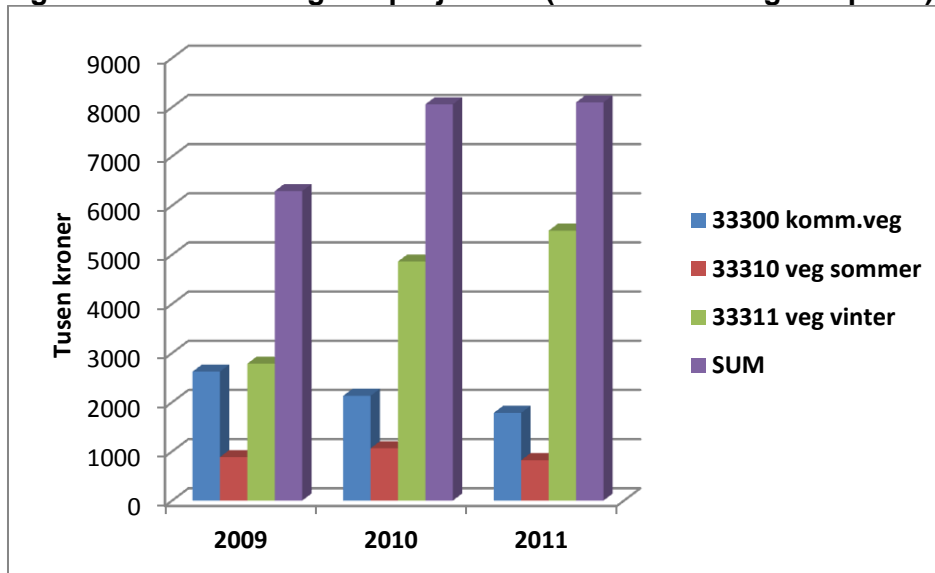
- Kvaliteten kan være dårligere
- Måten tjenesten blir utøvd på er mer effektiv
- Gunstig tilpasning
- Ulike værforhold
- Trafikk

For å kunne si noe helt konkret om dette, vil det være nødvendig å gå dypere ned i datagrunnlaget. Dette ligger utenfor denne rapportens mandat.

Også her vil sommervedlikehold påvirke tallene.

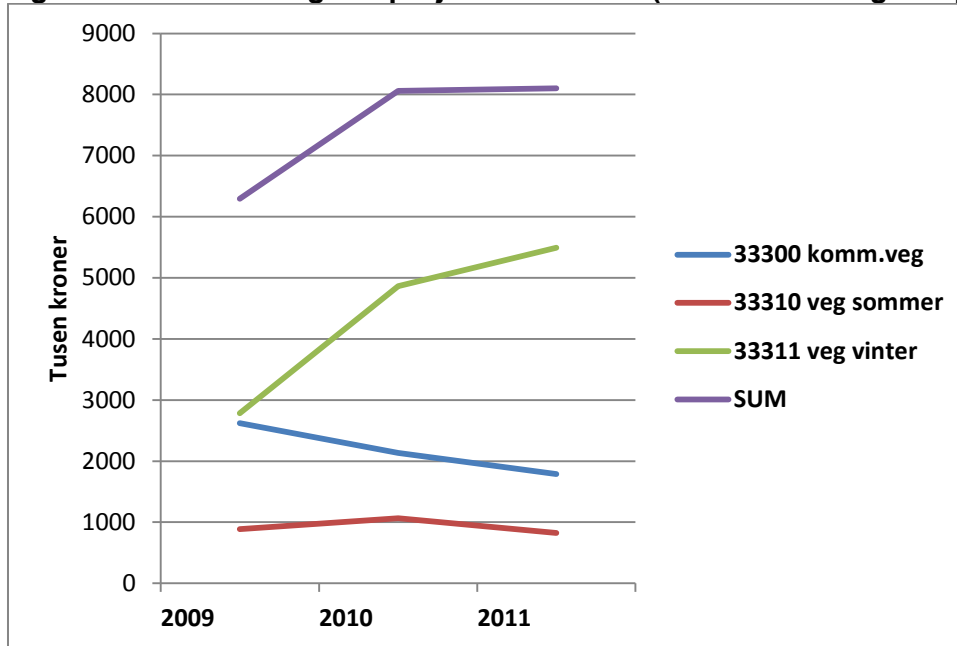
### 3.3 Fordeling av kostnader til vegdrift i Nærøy

Figur 3 Brutto driftsutgifter pr tjeneste (kommunens regnskapstall)



Sum brutto driftsutgifter pr tjeneste viser kommunens totale kostnader inklusive avskrivninger til vegdrift. Figur 3 viser at i 2009 brukte kommunen omtrent like mye til kommunale veger og veg vinter. Utgifter til veg sommer utgjorde omtrent 1/3 av utgifter til veg vinter. I 2010 ser vi en endring i sammensetningen av totalkostnaden, i tillegg til en betydelig økning. Utgifter til kommunal veg og til veg sommer har en svak reduksjon, mens utgifter til veg vinter har en betydelig økning. I 2011 er det fortsatt utgifter til veg vinter som utgjør den største andelen av totale kostnader, og utgiften har i tillegg en økning fra 2010. Utgifter til kommunal veg og veg sommer er noe redusert. Vi ser av figuren at andel av totalkostnad som går til vintervedlikehold av veg øker for hvert år.

Tjeneste 33300 inneholder kostnader til vegdrift som ikke er direkte henførbare til enten sommer- eller vinterdrift av veger, mens tjenestene 33310 og 33311 inneholder kostnader som gjelder henholdsvis sommer- og vinterdrift.

**Figur 4 Brutto driftsutgifter pr tjeneste over år (kommunens regnskapstall)**

Figur 4 viser utvikling av brutto driftsutgifter over år. Mens tjeneste 33300 kommunale veger viser en reduksjon, viser tjeneste 33311 kommunale veger vinter en betydelig økning. Tjeneste 33310 kommunale veger sommer viser små variasjoner, og en svak nedgang. Alle tjenestene sett under ett ("SUM") viser en betydelig stigning fra 2009-2010 og deretter en utflating. Det er den samme utviklingen som også kan lese ut av figur 1.

Figurene 3 og 4 bygger på kommunens regnskapstall. Figurene viser at vintervedlikehold utgjør mellom 40 og 60 prosent av totale utgifter til veg. Figurene viser også at utgifter til vintervedlikehold har større svingninger mellom år enn utgifter til sommervedlikehold og kommunale veger generelt. Figur 4 viser at utgifter til vinterdrift-/vedlikehold øker mer enn reduksjonen i generelle utgifter til kommunale veger og utgifter til sommerdrift-/vedlikehold, noe som samlet sett gir økte kostnader.

Kommunens regnskap deles inn i ansvarsområder og tjenestesteder. Nærøy kommune har tre tjenestesteder som relateres direkte til veg, og flere tjenestesteder som omfatter kostnader som skal/kan videreføres. Når en kostnad skal fordeles på flere ansvarsområder og/eller tjenestesteder, benyttes fordelingsnøkler. For å kunne presentere et korrekt kostnadsbilde, bør fordelingsnøkkel beregnes/vurderes og oppdateres årlig. En slik rutine vil etter revisors vurdering fange opp endringer som økt eller redusert tidsforbruk for kommuneingeniøren, økt lønnsnivå etc.

Lønn til kommuneingeniør skal fordeles på ulike ansvar og tjenestesteder (når stillingen er besatt). Fordelingsnøkkelen for denne stillingen har vært uendret i flere år.

Drifts- og utviklingssjefens lønn blir ikke fordelt på samme måte som kommuneingeniørens lønn. Dette til tross for at minst 25 % av tidsressursen benyttes til VAR-området og kommunal veg. Stillingen som kommuneingeniør har vært ubesatt store deler av 2011, men ingen av tjenestestedene for veg er belastet for fordelte lønnskostnader for drifts- og utviklingssjefen. Dette betyr at tjenestestedene "kommunale veger sommer" og "kommunale veger vinter" etter revisors mening ikke viser alle kostnader som kan relateres til tjenesten.

Det er også slik at kostnader som bokføres på kommuneingeniørens ansvarsområde skal videreføres til andre ansvarsområder. I 2010 ble det fordelt lønnskostnader fra tjeneste 33300 (kommunale veger) til VAR-området. Fordelingsnøkkelen er ikke kjent. Dette ble ikke gjort i 2011, noe vi har fått opplyst skyldes en forglemmelse.

Å fordele direkte henførbare kostnader til veg på tre tjenesteområder i regnskapet gjør det lettere å lese ressursbruk direkte ut av regnskapet. Kommunen benytter også fordelingsnøkler for å få fram korrekt kostnad på de ulike tjenestestedene. Revisor mener at oppdaterte fordelingsnøkler og en fullstendig fordeling av alle henførbare kostnader vil kunne gi et riktigere bilde av kostnadene for de ulike tjenestene.

Utgifter til drift av gatelys blir bokført på eget tjenestested. Utgiftene gjelder stort sett energiutgifter og vedlikehold av anlegget. Pr i dag fordeles det ikke kostnader til tjenestested "kommunale veger vinter", men det bør vurderes om dette er kostnader som kan relateres til vinterdrift av veger.

Nærøy kommune opplyser at alle kostnader til vinterdrift av veg registreres på tjenestested "kommunale veger vinter". Det betyr at vintervedlikehold av veg også omfatter vintervedlikehold av plasser og torg.

### **3.4 Oppsummering**

Vår gjennomgang viser at Nærøy kommune har en økning i kostnader til vegvedlikehold over år, og vi finner at det er kostnader til vintervedlikehold som øker mest. Nærøy kommune har ikke samme utvikling som sammenligningskommunene, og revisjonen har pekt på mulige årsaker til dette. Kostnadsnivået kan leses ut av figur 1-4.

Vår gjennomgang viser at kostnader til vintervedlikehold av veger normalt utgjør mellom 40 og 60 prosent av totale kostnader til veg. Vi finner også at kostnaden som presenteres på tjenestested 33311 "kommunale veger vinter" ikke er kommunens totalkostnad til vintervedlikehold, fordi fordeling av kostnader ikke er gjennomført fullt ut. Kommunen bør sørge for at regnskapet så langt som mulig viser de riktige tallene for vintervedlikehold.

Slik regnskapet er oppbygd i dag (etter ansvarsområder og tjenestesteder) er det ikke mulig å lese kostnad pr rode direkte ut av regnskapet. Dersom kommunen ønsker å gjøre dette, er bruk av prosjektnummer i regnskapet en mulig løsning. Prosjektnummer vil da være en identifisering av roden

## **4 Høring**

Rådmannen har hatt rapporten på høring og har kommet med en del innspill på presiseringer, misforståelser og nyanser i "faktadelen". Disse er gjennomgått og de fleste er innarbeidet i rapporten. Dette har ikke ført til endringer i vurderinger eller konklusjoner.

Rådmannen hadde ingen bemerkninger til vurderinger eller konklusjoner i rapporten, derfor har vi valgt å ikke legge ved rådmannens svar.

## Litteraturliste

Nærøy kommune: Budsjett, Regnskap, saksframlegg

Nærøy kommune 2010 Anbudsgrunnlag. Innbydelse til åpen anbudskonkurranse vintervedlikehold (snøbrøyting/strøing)

Kommunal og regionaldepartementet NOU 2004: 22 Velholdte bygninger gir mer til alle

Kommunal og regionaldepartementet 2010: Veiledning til regnskapsrapporteringen i KOSTRA 2011

Statistisk sentralbyrå: KOSTRA- tall

Statens vegvesen Vegdirektoratet 2003 Håndbok 111 standard for drift og vedlikehold

Statens vegvesen 2011: Hvilken standard kan du forvente på vegen i vinter? Brosjyre

Namsos kommunes hjemmeside: <http://www.namsos.kommune.no/index.php?id=4527435>

Overhalla kommune hjemmeside: <http://www.overhalla.kommune.no/trafikk-og-samferdsel.108833.no.html>

Ørland kommune hjemmeside:

<http://www.orland.kommune.no/sitepageview.aspx?sitePageID=1901>

Stange kommune hjemmeide: <http://www.stange.kommune.no/category6624.html>



**Vedlegg****Vedlegg 1****Roder i Nærøy kommune**

Rode 1	Abelvær - Laugsjøen - Skaga Lengde 23295m
Rode 2	Varøya - Arnøya - Sandneskorsen Lengde 10171m
Rode 3	Marøya med Kumland Lengde 6620 m
Rode 4	Ottersøy - Bråttskogmarka - Liaaunet Lengde 16797 m
Rode 5	Gravik m/omegn Lengde 14705m
Rode 6	Austra Lengde 2630 m
Rode 7	Foldereid; Skaftnes - sentrum - Holand Lengde 10150m
Rode 8	Måneset - Eidshaug og omegn Lengde 8900 m
Rode 9	Gjerdinga Lengde 1700 m
Rode 10	Salsbruket Lengde 3280 m
Rode 11	Lund Lengde 8020 m
Rode 12	Kolvereid sentrum sør for Fv 770 Lengde 15060 m



# Nærøy Kommune

## KONTRAKT

### OM VINTERVEDLIKEHOLD Gjeldende fra 15.10.2010 til 15.04.2014

#### 1. Rode

Leverandør skal drive vintervedlikehold på rode nr. ....

#### 2. Leverandørens plikter

Oppdraget består av: Brøyting og sandstrøing av ovennevnte roder.  
Brøyting av busslommer, kryss, møteplasser, snuplass for busser og lignende på roden inngår i oppdraget.

Leverandør skal overholde krav beskrevet i anbudsgrunnlaget datert ..... Leverandør plikter å utføre vintervedlikeholdet slik det er beskrevet i vedlikeholdsstandarden i vedlegg I ”Spesielle opplysninger om kontrakten” til anbudsgrunnlaget, og/eller etter instruks fra kontaktpersonen eller annen bemyndiget person fra teknisk etat.

Leverandør plikter å utføre oppdraget ved bruk av de personer i tjenesteforhold som er oppgitt i anbudet, og overholde de krav til lastebiler og maskinutstyr og helse- miljø og sikkerhetskrav som til enhver tid gjelder for teknisk etat.

Dersom leverandør blir midlertidig eller varig forhindret fra å utføre sine plikter, skal dette varsles straks, slik at teknisk etat kan få andre til å utføre oppgavene. Nærøy kommune kan holde leverandør ansvarlig for de merutgifter etaten blir påført som følge av dette.

Nærøy kommune er uten ansvar for alle typer skader som måtte oppstå under utførelsen av oppdragene, også overfor tredjemann. Unntatt er skader som måtte oppstå som følge av uaktsomhet fra kommunens side.

#### 3. Betalingsbetingelser

Det gjøres opp etter fakturerbare mengder pr kalender måned. Regulering etter anbudsgrunnlagets kapittel B4.

#### 4. Brukstillatelse/dispensasjon

Denne kontrakten gjelder som brukstillatelse/dispensasjon under kjøring som har sammenheng med utførelsen av oppdraget, og for de lastebiler/maskiner som er godkjent av kommunen til bruk i oppdraget.

## **5. Kontraktoppfølging**

Nærøy kommune har rett til å kontrollere at oppdraget utføres som avtalt i kontraktperioden.

## **6. Heving og oppsigelse av kontrakt**

Nærøy kommune kan heve kontrakten ved vesentlig mislighold. Heving av kontrakten gjøres skriftlig.

Ved mislighold skal leverandør gis en skriftlig irettesettelse med 14 dagers frist til å rette opp forholdet. Dersom leverandør ikke utbedrer det påpekte misligholdet etter to skriftlige irettesettelser samme sesong, kan Nærøy kommune skriftlig heve kontrakten med 14 dagers varsel. To skriftlige irettesettelser anses som vesentlig mislighold.

Som mislighold evt. vesentlig mislighold regnes blant annet:

- Oppdraget utføres ikke som avtalt.
- Gjentatte brudd på rutiner/instrukser og lignende vil i likhet med øvrige kontraktsbrudd være å anse som mislighold. Særlig gjelder dette når leverandøren oppnår økonomisk vinning av betydning ved å unnlate å overholde sine forpliktelser i forhold til offentlige myndigheter.
- Hvis det kan påvises at leverandøren har gitt gale opplysninger for å skaffe seg selv en urettmessig økonomisk gevinst.

Leverandør har krav på betaling for utført arbeid fratrukket oppdragsgivers eventuelle utgifter ifbm. heving av kontrakten.

Dersom Konkurransetilsynet inndrar en transportsentrals dispensasjon fra konkurranseloven §§ 3-1, 3-2, 3-4 kan Nærøy kommune skriftlig si opp kontrakten med 3 måneders varsel.

Kontrakten kan sies opp av begge parter med 3 måneders varsel, hvis oppsigelsen kan begrunnes ut fra forhold som partene ikke hadde kjennskap til - eller burde ha hatt kjennskap til - ved kontraktsinngåelsen. Leverandør kan ikke levere oppsigelsen i tidsrommet 15. april til 1. februar.

Hvis Nærøy kommune gjennomfører en slik oppsigelse, har leverandøren fortrinnsrett til andre tilsvarende arbeider som kommune setter bort til private, i et omfang som kompenserer bortfallet av avtalt arbeid. Arbeid gjøres opp etter de priser som partene tidligere har avtalt, eller etter en gjennomsnittspris for tilsvarende antatte arbeid.

**Hvis det hos Leverandøren åpnes gjeldsforhandlinger, akkord, konkurs, eller annen form for kreditorstyring gjør seg gjeldende, har KOMMUNEN rett til å heve avtalen med øyeblikkelig virkning.**

## **7. Erstatning**

Partene er hver for seg ansvarlige for ethvert dokumentert tap de påfører hverandre eller tredjemann ved mislighold eller uaktsomhet.

## **8. Tvister**

Tvister i forbindelse med kontrakten skal søkes løst ved forhandlinger. Under forhandlingene plikter partene å oppfylle sine kontraktsforpliktelser. Dersom forhandlingene ikke fører frem, kan saken bringes inn for vegkontorets hjemting.

## **9. Dokumentrang**

Dersom dokumentene inneholder bestemmelser som strider mot hverandre skal dokumentene rangeres i følgende rekkefølge:

- Anbudsgrunnlag/kontrakt

- Anbudet.

#### **10. Overdragelse og undertegning**

Leverandør kan ikke overdra denne kontrakten til andre.

Kontrakten undertegnes i to eksemplarer. Ett til hver av partene. Ved undertegnelse gjelder kontrakt/anbudsgrunnlag og anbud som kontrakt.

#### **11. Endring av driftsopplegg**

Under normale omstendigheter vil leverandør kunne regne med å få utføre annet vinterarbeid på den avtalte rode, såfremt dette samsvarer med Nærøy kommunes ressursdisponering og at arbeidet kan utføres på en forsvarlig og tilfredsstillende måte med det tilbydde materiell. Eventuelle avvik fra en slik forutsetning fremgår av anbudsgrunnlagets vedlegg I. Nærøy kommune kan dog av trafikksikkerhetsmessige hensyn velge å strø noen strekninger selv uten at dette må angis særskilt i vedlegg I.

Når ekstraordinære værforhold gjør det nødvendig, kan Nærøy kommune foreta omplasseringer av både egne og innleide biler og maskiner uten at dette får konsekvenser for kontraktsforholdet mellom partene.

I perioden det utbetales godtgjørelse for beredskap, er leverandøren pliktig til i kortere perioder å utføre vinterarbeider i tillegg til de som allerede er avtalt. Dette gjelder også på andre roder innen samme fylke. I slike tilfeller vil de avtalte priser som hovedregel komme til anvendelse.

#### **Nærøy kommunes rett til endring av arbeidet**

Nærøy kommune kan gi pålegg om endring av arbeidet ut fra forhold av følgende type:

- Endring i standard på grunn av endret bevilgningsnivå for teknisk etat
- Endret prioritering og endret standard på enkelte drifts- og vedlikeholdsoppgaver hvis unormalt høyt forbruk har oppstått p.g.a spesielle værforhold eller av andre årsaker
- Endring av veglengden som omfattes av avtalen (tilgang og avgang)
- Endring av standardklasse (vegkategori, standard for drift og vedlikehold, bruksklasse) for veier som omfattes av avtalen
- Endringer som følge av vedtak fattet på politisk og forvaltningsmessig nivå

I slike tilfeller vil begge parter kunne kreve forhandlinger om prisregulering.

Dato: .../... - 2010

.....

Rådmann (sign. + stempel)

.....

sign.

Vedlegg:

**SKJEMA 1** - Spesielle opplysninger for kontrakten  
Hentet fra Nærøy kommunes anbudsgrunnlag 2009

Oppdrag for andre i beredskapsperioden	Anbyder kan utføre oppdrag for andre i beredskapsperioden såfremt dette ikke går ut over kravene i kontrakten til Nærøy kommune.
Materiell :	Det kreves lastebil/motorredskap med brøyte- og strøtstyr – maks aksellast 10t
Forbehold om endrede rutiner for utkalling og rapportering	Det tas forbehold om at det i kontraktsperioden vil kunne bli innført et EDB-basert system som vil medføre nye rutiner for utkalling og/eller rapportering av utført arbeid. Det forutsettes at leverandør gjennomfører nødvendig opplæring og tilpasser sin rapportering ihht. et slikt system.
Vedlikeholds-standarden	<p>For denne roden gjelder følgende vedlikeholdsstandard:</p> <p><b>BRØYTING:</b> <b>Kommunale vegar:</b> <i>Brøyting skal igangsettes ved 15 cm tørr snø, og ved 5 cm kram/våt snø. Det skal være maksimalt 20 cm tørr snø, og 15 cm kram/våt snø før gjennombrøyting.</i></p> <p><i>Angitte snømengder skal måles på det mest ugunstigste sted mellom brøytekanter.</i> <i>Ved snøfall om natta skal vegene være gjennomkjørt til kl. 06.00, og på dagtid skal brøytingen tilpasses trafikken (rushtiden) på vegen.</i> <i>Utbrøyting til full bredde, i kryss og busslommer som er angitt i respektive brøytekontrakt, skal utføres umiddelbart, før brøyting avsluttes.</i></p> <p><i>Under snøfokk etc. skal brøyting iverksettes når snøskavler strekker seg mer enn halvvegs over ett kjørefelt. I ekstreme fokkperioder kan dette kravet senkes. Hovedmålet er at vegene til enhver tid skal være farbare med vanlig vinterutrustet kjøretøy.</i></p> <p><i>Opplasting og bortkjøring av snø skal kun iverksettes på ordre fra Teknisk etat.</i></p> <p><b>Fortau, gang- og sykkelveger:</b> <i>Skal være gjennombrøytet kl. 07.00. Snødybde ved tiltak maks 10 cm.</i></p> <p><i>Opplasting og bortkjøring av snø skal kun iverksettes på ordre fra Teknisk etat.</i></p> <p><b>SNØRYDDING:</b> <i>Parkeringsplasser m.m skal være ryddet innen kl. 08.00 etter utarbeidet prioriteringsliste. Snødybden ved tiltak maks 15 cm tørr snø, og ved 5 cm kram/våt snø.</i></p> <p><i>Opplasting og bortkjøring av snø skal kun iverksettes på ordre fra Teknisk etat.</i></p>

<p>Vedlikeholds-standarden</p>	<p><b>STRØING:</b></p> <p><b>Kommunale veger:</b></p> <p><i>Utløsende standard ved punktstrøing: Friksjonskoeffisient 0,20</i></p> <p><i>Utløsende standard sammenhengende strøing: Friksjonskoeffisient 0,10</i></p> <p><i>Punktstrøing foretas i kurver, kryss, bakker og på rettstrekningslinjer med uoversiktlige avkjørsler. Strøing foretas normalt som punktstrøing. Sammenhengende strøing over lengre partier utføres bare under spesielt vanskelige forhold. Tiltakene differensieres på den enkelte rode. Når friksjonskravene tilsier det, skal punktstrøing være utført innen morgen- og eller ettermiddagsrushet starter, henholdsvis kl. 06.00 og kl. 15.00. Strøing skal være utført innen 4 timer etter at utløsende friksjonskoeffisient er registrert. På kommunale veger utføres normalt ikke strøing i tidsrommet 23.00 - 04.00.</i></p> <p><b>Fortau, gang- og sykkelveger:</b></p> <p><i>Utløsende standard sammenhengende strøing: Friksjonskoeffisient 0,25</i></p> <p><i>Når friksjonskravene tilsier det, skal sammenhengende strøing være utført innen kl. 08.00. Fortau og gangbaner skal strøs minst så godt at forgjengere ikke velger å gå i vegbanen.</i></p> <p><b>Friksjonskoeffisient:</b></p> <p><i>En friksjonskoeffisient på 0,25 betyr at en bil med hastighet 60 km/t vil kunne stanse på ca. 60 meter.</i></p> <p><i>En friksjonskoeffisient på 0,15 betyr at en bil med hastighet 60 km/t vil kunne stanse på ca. 100 meter.</i></p> <p><i>En friksjonskoeffisient på 0,10 betyr at en bil med hastighet 60 km/t vil kunne stanse på ca. 120 meter.</i></p> <p><b>Endringer</b></p> <p>Nærøy kommune rett til endring av arbeidet</p> <p>Nærøy kommune kan gi pålegg om endring av arbeidet ut fra forhold av følgende type:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Endring i standard på grunn av endret bevilgningsnivå for teknisk etat</li> <li>• Endret prioritering og endret standard på enkelte drifts- og vedlikeholdsoppgaver hvis unormalt høyt forbruk har oppstått p.g.a spesielle værforhold eller av andre årsaker</li> <li>• Endring av veglengden som omfattes av avtalen (tilgang og avgang)</li> <li>• Endring av standardklasse (vegkategori, standard for drift og vedlikehold, bruksklasse) for veier som omfattes av avtalen</li> <li>• Endringer som følge av vedtak fattet på politisk og forvaltningsmessig nivå.</li> </ul> <p>Det forutsettes at anbyder gjør seg kjent med vegforholdene på roden(e). Han kan ikke senere gjøre gjeldende forhold han burde vært oppmerksom på.</p>
--------------------------------	---

KomRev Trøndelag IKS

Bemanning	Nærøy kommune krever at minst 2 personer kan være tilgjengelig for å kjøre roden. Navn og opplysninger for disse oppgis i skjema 4.
Melding om spesielle forhold på vegen	Kontraktøren forplikter seg til å melde fra til teknisk etat når det oppdages forhold på vegen som krever tiltak. Dette kan f.eks. være overvann på vegen, slaghull, skadde skilt og trafikkfarlig parkerte biler.
Avtaleperiode	Avtaleperioden er 4 år.
Spesielle krav til lastebil/maskin	Mange veger og gater er slik utformet at det stiller krav til bredde på kjøretøy, samt snu-egenskaper.
Spesielle krav for denne roden:	

## Forvaltningsrevisjonsrapporter KomRev Trøndelag IKS

Økonomistyring	NTFK
Offentlige anskaffelser	Levanger kommune
Spesialundervisning	Levanger kommune
Rusomsorg	Verdal kommune
Steinkjerhallen	NTFK
Fagopplæringen	NTFK
Etikk	Lierne kommune
Kvalitet i pleie og omsorg	Fosnes kommune
Økonomistyring i helse og omsorg	Namsos kommune
Stjørdal kommune som arbeidsgiver	Stjørdal kommune
Følge byggeprosjekt – Stokkan ungdomsskole	Stjørdal kommune
Offentlige anskaffelser	Høylandet kommune
Saksbehandling og opplæring	Namsskogan kommune
Omstillingsmidler – forvaltning og bruk	Meråker kommune
Steinkjerbygg AS. Selskapskontroll med forvaltningsrevisjon	Steinkjer kommune
Offentlige anskaffelser	Inderøy kommune
Byggesaksbehandling	Namdalseid kommune
Brukermedvirkning innen pleie og omsorg	Vega kommune
Brukermedvirkning innen pleie og omsorg	Sømna kommune
Offentlige anskaffelser	Flatanger kommune
Prioriterte grupper i den offentlige tannhelsetjenesten	Nord-Trøndelag fylkeskommune
NTE Holding AS med datterselskaper. Selskapskontroll med forvaltningsrevisjon	Nord-Trøndelag fylkeskommune
Følge byggeprosjekt. Ungdomsskole og Storstuggu	Frosta kommune





---

**Kontaktinformasjon**

<b>Kontaktperson</b>	<b>Rikke Haave</b>
<b>E-postadresse</b>	<b>rikke.haave@krt.no</b>
<b>Telefon</b>	<b>95948124</b>
<b>Hjemmeside</b>	<b><a href="http://www.krt.no">www.krt.no</a></b>

---