

## FAQ - Vanligt förekommande anbudsfrågor i tidigare upphandlingar

<b>Vinterväghållning</b>	
<p><b>Exempel på tidigare anbudsfråga</b></p> <p>I Ersättningsmodell VädErs2019 beskrivs att ersättning för vinterväghållnings-åtgärder inte sker utifrån faktiska resursinsatser utan ifrån parametrar och mätdata hämtade från VVIS och MESAN. Med fakta om att det inte råder 1:1 förhållande och enbart är ett betalningssätt så undrar vi om det är den fackmässiga bedömningen som avgör våra resursinsatser för att hålla rätt SBV standard på vägarna?</p>	<p><b>Beställarens svar</b></p> <p>Entreprenören ska, oberoende av ersättningsmodell och eventuella väderutfall, uppfylla ställda krav i SBV. Vilken resursinsats som detta kräver beror på de faktiska förhållandena samt på vilka metoder/ utrustningar och arbetsätt som entreprenören väljer att använda.</p>
<p><b>Försök till klargörande</b></p> <p>Kraven för utförande av vinterväghållning framgår av Standardbeskrivning för Basunderhåll Väg (SBV) och syftar till att ställa samhällsekonomiskt avvägda krav för de olika väglklasserna.</p> <p>Trafikverket använder en väderbaserad ersättningsmodell för vinterväghållning. Modellen syftar till att beskriva vädret under en vintersäsong på en övergripande nivå för att fånga variationer mellan olika vintersäsonger och skapa incitament för effektiv vinterväghållning.</p> <p>Trafikverkets bedömning är att ersättningsmodellen på ett tillräckligt bra sätt fångar variationen i åtgärdsbehov mellan olika vintersäsonger och balanserar riskerna mellan beställare och entreprenör.</p> <p>Ersättningen för vinterväghållningen består av tre delar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En fast oreglerbar del per kontraktår</li> <li>- En reglerbar del som utgår från utförda åtgärder</li> <li>- En reglerbar del som utgår från antal väderutfall</li> </ul> <p>Den fasta delen är tänkt att täcka fasta kostnader såsom beredskap, etablering, jourersättningar, viss maskinell utrustning och utgår som en OR-post (oreglerbar) och utgör en betydande del av betalplanen. Ersättning utgår oberoende av väderlek, väglag och utförda åtgärder.</p> <p>Den reglerbara delen som utgår från utförda åtgärder (R) är dels kompletterande åtgärder som utförs efter avrop som exempelvis snödikning, dels en del vid som ersätts på timme vid Särskilt väder (SV).</p> <p>Den reglerbara delen som utgår från väderutfall (R) ger entreprenören frihetsgrader med möjlighet till innovation, produktivitet och effektivitet för att klara ställda krav i SBV där entreprenören väljer metod och åtgärd. Ersättning utgår alltså inte utifrån gjorda åtgärder.</p> <p>Grunden för väderbeskrivningen är mätdata från enskilda stationer i Trafikverkets system för vägväderinformation, VVIS och från MESAN-analyser från SMHI. VVIS-stationerna genererar punktvärden för lufttemperatur, vägytetemperatur och daggpunktstemperatur, medan MESAN anger värden för nederbördstyp, nederbördsmängd och vindhastighet som medeltal över ytor som är 22 x 22 km stora.</p>	

Analys av vädersituationer görs på halvtimmesnivå därefter görs beräkningar av vädersituationer på timnivå som sedan leder till väderutfall.

Mätdata från VViS och MESAN → vädersituationer på halvtimmesnivå → vädersituationer på timnivå → vädertillfällen → väderutfall.

Utgångspunkten för beräkningar av väderutfall – grunden för ersättning av vinterväghållningsåtgärder – är de väderbeskrivningar på timnivå som tas fram inom ett område för Basunderhåll väg för varje kombination av VViS-station och MESAN-ruta. Beräkningar av väderutfall görs för en kombination i taget och sammanfattas sedan för hela området.

I beräkningen sammanförs olika vädersituationer på timnivå till längre vädertillfällen som ger väderutfall med olika intervall, exempelvis är varje typ av halka på vägklass 1 - 3 kopplad till ett väderutfall som omfattar upp till 4 timmar.

En utförlig beskrivning av Ersättningsmodellen finns i bilagor till ME "Beskrivning av ersättningsmodell VädErs 2019 med exempel och kommentarer" och "Beskrivning av ersättningsmodell VädErs 2019 vägklass 4,5 och GC med exempel och kommentarer"

Det finns inte ett 1:1 förhållande mellan väderutfall i ersättningsmodellen och de åtgärder som krävs för att klara kraven i SBV. Exempelvis kan en rimfrosthalka ge flera väderutfall men endast kräva en åtgärd. Det kan även förekomma åtgärdsbehov utan att det genererat ett väderutfall, exempelvis vid uppmodning och lokal upplärning.

Det är de faktiska förhållandena på vägen som avgör om och vilka åtgärder som behöver utföras. Vilken resursinsats som detta kräver beror på de faktiska förhållandena samt på vilka metoder/ utrustningar och arbetssätt som entreprenören väljer att använda.

<b>Kantskärning och dikesrensning</b>	
<b>Frågor</b> För upphandlingsomgång gällande kontrakt med start 2023-09-01 inkom ett stort antal frågor om hantering samt mät- och ersättningsregler rörande kantskärnings- och dikesmassor.	<b>Förändring</b> Se skrivningar i Mät- och ersättningsregler (ME) och Administrativa Föreskrifter AFD.159 för kontrakt med start 2024-09-01 (gäller inte äldre kontrakt då skrivningarna ändrats).
<p><b>Försök till klargörande</b></p> <p>Väglagen och Vägförordningen sätter inga ramar för hur Trafikverket som verksamhetsutövare ska hantera schaktningsarbeten och de massor som uppkommer inom projekten. Som verksamhetsutövare enligt miljöbalken har däremot Trafikverket en skyldighet att hantera schaktningsarbeten och massor som uppkommer i samband med dessa arbeten i enlighet med gällande miljölagstiftning.</p> <p>Naturvårdsverket har i mars 2022 tagit fram vägledning "Massor som kan användas för anläggningsändamål" som beskriver hur avfallsdefinitionen kan tillämpas för massor som uppkommer t.ex. i samband med avvattningsarbeten. Trafikverket, kommuner och länsstyrelser tar hjälp av vägledningen i sin bedömning kring vad som är avfall och vad som inte är avfall.</p> <p>Då det inte är fastställt vid vilken halt massorna bedöms som ej lämpliga bedömer Trafikverket om massor, med en viss förhöjd (över MKM) föroreningsgrad, ändå kan användas som konstruktionsmaterial utifrån tilltänkt plats och användningsområde. Trafikverket gör vidare bedömningen att det i vissa fall kan behövas en förtätad provtagning innan beslut tas om massornas lämplighet, ifall de kan användas som konstruktionsmaterial eller om de ska transporteras till mottagningsanläggning.</p> <p>Överblivna massor, förutom massor från dikesrensning och kantskärning där föroreningsnivå överskrider Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning, MKM, (framgår av SBV bilaga 83 a-b "Analyssammanställning"), tillfaller entreprenören.</p> <p>Enligt AFD.159 är alla massor som kommer från schaktnings- och dikningsarbeten att betrakta som överblivna massor, dock bör uppkomna massor med lägre föroreningsinnehåll i första hand användas och i andra hand köras till deponi. Massor kan användas som konstruktions- material i eller utanför väganläggningen, där de inte utgör risk för människors hälsa eller miljön. Exakt var massorna kan användas går inte att säga innan miljöprovtagning har utförts och en platsspecifik lämplighetsbedömning, utifrån resultatet från miljöprovtagningen, har genomförts.</p> <p>Där invasiva arter har påträffats ska beställaren kontaktas för samråd om vidare hantering. Massor som innehåller invasiva arter körs antingen till godkänd mottagningsanläggning eller hanteras i egen verksamhet.</p>	

<b>Omfattning av företeelser och arbete</b>	
<p><b>Exempel på tidigare anbudsfråga</b> Enligt SBV konto 84.11 Fri sikt. Vi saknar omfattning. Vänligen komplettera med dessa uppgifter.</p>	<p><b>Beställarens svar</b> Enligt ABT 06 kap 1. § § 7 och 9 ska anbudsgivaren undersöka och fackmässigt bedöma arbetsområdet. Utifrån detta förutsätts anbudsgivaren ha skaffat sig den kännedom som behövs för att bedöma kontraktarbetenas utförande.</p>
<p><b>Försök till klargörande</b></p> <p>Trafikverket saknar korrekta uppgifter om några företeelser där det finns arbeten som ska utföras. Det kan exempelvis vara antal meter kantstöd, antal refuger, antal vägmärken, antal fasta hinder i vägområdet, vägbredder och storlek på vägområdet.</p> <p>Trafikverket kan inte heller ange exakt omfattning av alla arbeten som ska utföras för att klara ställda krav. Det kan exempelvis vara riktning av vägmärken, antal tömningar av soptunnor och avloppstankar, antal vattensamlingar på vägytan, antal grushyvingar, antal städningar efter trafikolyckor (upp till självrisk på 10 kkr).</p> <p>Enligt ABT 06 kap 1 § 7 förutsätts entreprenören, innan lämnande av anbud, ha skaffat sig den kännedom om arbetsområdet och andra förhållanden av betydelse för bedömning av vad som krävs för kontraktarbetenas utförande som kan fås genom besök på platsen. Entreprenören förutsätts också att i skäligen omfattning ha skaffat sig kännedom om andra förhållanden av betydelse för sitt anbud.</p> <p>Eftersom projektering ingår i entreprenörens åtagande vid i en totalentreprenad är entreprenörens undersökningsskyldighet i anbudskedet mer omfattande än vid en utförandeentreprenad.</p> <p>Entreprenörens undersökningsskyldighet i anbudskedet omfattar alltså såväl uppgifter om förhållanden som kan erhållas genom besök på platsen som andra förhållanden av betydelse för anbudet.</p> <p>I ABT 06 kap 1 § 9 finns också krav på Fackmässig bedömning - om det vid lämnande av anbud saknas uppgifter som avser arbetsområdet ska förhållandena antas vara sådana som kan förutsättas vid en fackmässig bedömning.</p> <p>I vissa kan även entreprenörens arbetssätt och metodval påverka totala åtgärdsbehovet.</p> <p>Utifrån detta anser Trafikverket att anbudsgivaren med hjälp av tidigare erfarenheter av liknande kontrakt samt undersökning av aktuellt område har möjlighet att skaffa sig den kännedom som krävs för att bedöma kontaktarbetenas utförande och omfattning.</p>	