

# Referat

<b>Emne</b>	Vinterudvalget/Vejregelgruppe Vinter (VRG-Vinter) - <b>Møde nr. 23</b>	
<b>Tidspunkt</b>	Torsdag den 11. august kl. 12.00 til fredag den 12. august 2016 kl. 13.00	
<b>Sted</b>	Thaisen Hus, Assensvej 183, 5750 Ringe	
<b>Deltagere</b>	Freddy Knudsen (FEK), formand	Vejdirektoratet
	Charlotte Vithen (CV), <i>kun torsdag</i>	Vejdirektoratet
	Peter Risegaard Jakobsen (PRJ), <i>kun torsdag</i>	Vejdirektoratet
	Holger C. Duus (HCDU)	Sønderborg Kommune
	Peter Dalsgaard (PD)	Herning Kommune
	Niels Sloth Christiansen (NSC)	Aalborg Kommune
	Jens Bruun Jensen (JEJEN)	Aarhus Kommune
	Per Attrup (PEA)	Sund & Bælt
	Georg Bergeton Larsen (GBL)	DMI
	Ole Hardt (OHA)	Vejdirektoratet
	Henrik Nygaard (HNY), sekretær	Eget firma
	Tine Damkjær (TIDA)	Vejdirektoratet
	<b>Formand/sekretær ad hoc-grupper, deltager <u>kun</u> torsdag:</b>	
	Bo Sommer (BS1), Vinterman	Bocons
	Morten Toft Hansen (MORHA), Plovgruppen	Næstved Kommune
	Peter Johnsen (PJ), Tømiddel- og Planlægningsgruppen	Johnsen Consult
	Christina Kjølbjerg Kronborg (CKK), Chaufføruddannelse	Vejdirektoratet
	HNY	
<b>Referent</b>	Jørgen Veisig (JVEI)	Faxe Kommune
<b>Afbud</b>	Kim Niels Sørensen (KINS)	Hillerød Kommune
	Michel Eram (ME5), Tømiddelgruppen	Vejdirektoratet
	Simon Nødgaard Hansen (SNH), Udbudsforskrifter	Vejdirektoratet

## 23.01 Velkomst, præsentation og godkendelse af dagsorden

**Aktion:**

Da det var første møde efter udvalgets udvidelse, hvorefter alle 6 kommunenetværksområder er repræsenteret i Vinterudvalget, og da alle ad hoc-grupperes formand hhv. sekretærer var inviteret til at deltage på mødets første dag, blev mødet indledt med en kort præsentationsrunde.

Herefter blev den udleverede dagsorden gennemgået og godkendt, med den tilføjelse at PD ønskede **kravspecifikationer for, og kontrol af saltleverancer** blev drøftet, idet flere vejmyndigheder er udfordret på disse forhold. Punktet indgik efterfølgende under punkterne 23.03 e) hhv. h), samt 23.04 Vejregler generelt og 23.06 Vejforum.

## **23.02 Godkendelse af referat nr. 22**

Referatet blev godkendt uden bemærkninger.

## **23.07 Orientering (indskudt)**

### **Fra Vejdirektoratet:**

CV orienterede indledningsvis om **Vejdirektoratets strategi for styrket sektorsamarbejde** med kommuner. Som bekendt har direktoratet et lovbestemt sektoransvar, og strategien, der er blevet til i Vejdirektoratets direktørforum, skal bidrage til at styrke denne opgave.

Vejdirektoratets overordnede målsætning for kommunesamarbejdet er:

- at etablere et tæt samarbejde med kommuner for at få overblik over status, udviklingstendenser og -behov på det samlede danske vejnet
- at være drivende kraft i forhold til at udvikle en effektiv og sammenhængende vejsektor.

For disse punkter har Vinterudvalget på mange måder har været et eksempel på godt fungerende samarbejde, hvorfor FEK også har været involveret i arbejdet med strategien. Dette udelukker dog ikke, at der også her er plads til forbedringer! Det blev derfor efterfølgende drøftet, hvordan strategien bedst implementeres i forhold til Vinterudvalget.

Blandt de opstillede fokusområder fremhævede CV følgende:

1. Mere forpligtigende samarbejde  
Vejdirektoratet skal basere samarbejdet med kommunerne på mere forpligtende aftaler om roller og ansvar
2. Differentieret tilgang til sektorsamarbejdet  
Vejdirektoratet skal differentiere sektorsamarbejdet med kommunerne og basere det på basisydelse og fælles interesser
3. Synliggørelse af sektorens værdiskabelse  
Vejdirektoratet skal sammen med kommunerne sætte fokus på de tværgående effekter af indsatser på vejområdet.

Ad 1:

Et mere forpligtende samarbejde forudsætter:

- en klar forventningsafstemning i forhold til indhold, udbytte, roller og ansvar ved opstart af nye samarbejdsaktiviteter
- at kommunerne bidrager med ressourcer i forhold til deres interesser og at ansvaret formaliseres i klare aftaler inden samarbejdet igangsættes
- at kommunerne varetager formandskab og driver arbejdet, hvis aktiviteten alene er målrettet kommuner.

Der skal skabes rammer for en innovativ proces, der inspirerer og motiverer til nye idéer til konkrete fælles aktiviteter og løsninger, der modsvarer fælles udfordringer.

Den efterfølgende drøftelse gik herefter primært på, hvordan vi i Vinterudvalget kan øge innovationen i arbejdet, samt hvordan kommunerne i øget grad kan stille tilstrækkelige ressourcer til rådighed for samarbejdet.

Generelt var der enighed om, at Vinterudvalgets arbejde er et godt eksempel på velfungerende samarbejde, til glæde for hele vejsektoren, og godt forankret i de 6 kommunenetværk, der samtidig bidrager til at udbrede resultaterne af arbejdet. Muligheden for at styrke dette, således at fagområdet profileres også udenfor det tekniske niveau og evt. på regionalt plan blev nævnt.

Mht. til den *innovative proces* kan de fleste af udvalgets projekter kategoriseres som sådanne, i større eller mindre grad. Projekterne udvikler sig således typisk undervejs når der arbejdes på løsninger i grupperne. Kun for de udbudte vejregelprojekter er det endelige mål mere eller mindre klart defineret på forhånd, men også her er der mulighed for justeringer undervejs. PD anførte i forlængelse heraf, at skal der arbejdes yderligere med spørgsmålet, er det nok nødvendigt at sætte det i proces. Det overvejes, hvad der skal til for dette, og punktet tages op på næste møde.

Mht. til *kommunale ressourcer* er det en udfordring, som også Vinterudvalget kan genkende. Der er stor kommunal interesse i at deltage i udvalgets arbejde, og stille ekspertise til rådighed for de enkelte ad hoc-grupper, men det er problematiske i en travl hverdag i de kommunale vejforvaltninger, at være den drivende kraft i samarbejdet. Dette afspejles bl.a. ved at kun en af udvalgets ad hoc-grupper har en kommunal formand.

ad 2:

Dette fører naturligt over i Differentieret tilgang til sektorarbejdet, i forhold til behov, muligheder og fælles interesse. Kan der fx stilles større krav til de store kommuner?

Forholdene vil indgå i udvalgets fremadrettede arbejde, og vil således blive taget på igen på kommende møde. Til inspiration herfor vedlægges referatet rapporten *Kommunestrategi*.

Herefter orienterede PRJ om status for opfølgning på den gennemførte **vinteranalyse**, der har udmøntet sig i 9 effektiviseringspotentialer, der alle kan bidrage til at lukke gabet mellem bevillings- og omkostningsniveau. De 9 forslag er følgende:

1. Anvendelse af bredere sneplove og "sideskær" – forsøg påbegyndt
2. Fokus på levetidsomkostninger ved materielindkøb – fokus i 2016-udbud
3. Ensretning af materielindkøb – som 2
4. Forlængelse af levetiden for sneplove – forlænget til 15 år
5. Løbende kvalitetsvurdering af udkald – pågår siden 2014/2015
6. Vurdering af udkaldsbehov via vintertilsyn – der er indgået aftale med hovedparten af kommunerne
7. Kvalitetssikring af entreprenørernes udførelse – Nyt kvalitetsstyringsystem indføres i Vintertrafik, pågår
8. Reduceret indkøbsfrekvens for materiel – udbydes i 2016 for 3 år mod tidligere 1 år
9. Øger priskonkurrence ved indkøb af materiel – vægtning af tildelingskriterier ændret i årets udbud, større vægt på pris, balanceres i forhold til punkt 2 og 3.

### 23.03 Udvalgets ad hoc-grupper – Status

#### a) Udbudsforskrift

HNY gennemgik indledningsvis historikken for udbudsparadigmer for vintertjeneste. De seneste udbudsforskrift er fra 2004, og det er denne der nu er igangsat en revision af ved HNY, assisteret af Josef Josefsen, Bocons ApS. Opgaven er opdelt i 7 delopgaver tilhørende tidsfrister:

<b>Delopgave nr.</b>	<b>Afsluttes FØR:</b>
Beslutningsnotat	Ultimo august
Vintertjeneste med lastbil	Ultimo oktober
Vintertjeneste med traktor	Ultimo december
Vintertjeneste ved håndarbejde og småmateriel	Ultimo december
Vintertjeneste med specialmaskiner	Ultimo december
Vejledning	Ultimo januar
Færdiggørelse (granskning, høring mv.)	Juni 2017

I forhold til ovenstående er det besluttet at rykke tidsfristen for delopgave 2 således, at der skabes overensstemmelse med denne og tilsvarende for Teknisk planlægning og udførelse af vintertjeneste.

Timedisponering for de enkelte delopgaver blev ligeledes gennemgået. Opgaven er således udbudt med i alt 600 timer, hvoraf de 450 skal leveres i 2016.

Forud for Vinterudvalgsmødet havde ad hoc-gruppen afholdt møde, på hvilket det udarbejdede **Beslutningsnotat** vedr. Jura, Teknik og Økonomi blev drøftet, og følgende blev aftalt mht. udbudsforskriftens struktur mv.:

Udarbejdelse af udbudsforskriftens **juridiske dokumenter** er ikke indeholdt i opgaven, idet disse varetages af VRG-Struktur & Jura. I ad hoc-gruppen er der dog enighed i, at emnet bør behandles i forbindelse med revision af udbudsforskriften, idet der er en række vinterrelaterede forhold i disse dokumenter der eller går tabt. Det er derfor aftalt at ad hoc-gruppen går i dialog med VRG-Struktur & Jura om supplerende udarbejdelse af fx BUT-P og SB-P for vintertjeneste som bilag til Vejledningen, og med udgangspunkt i VRG-Struktur & Juras generelle dokumenter.

**OHA/FEK  
/HNY**

Vedr. de **tekniske og økonomiske** dokumenter ønskes den nuværende struktur med **Vilkår** og **Instruks** hhv. **TAG** og **TBL** bibeholdt, og der er fokus på materialets læsevenlighed, også for entreprenørerne. Mht. til tilbudslistens poster overvejes de enkeltes relevans.

Afsluttende blev lejligheden benyttet til, at anmode alle Vinterudvalgets ad hoc-grupper om at fremsætte kommentarer til de nuværende udbudsforskrifter (hhv. til Strategi for vintertjeneste på stats- og kommuneveje). HNY vil efterfølgende kontakte de enkelte relevante grupper i den anledning.

**HNY**

## b) Vinterman:

### Siden sidst:

BS1 roste indledningsvis kommunerne for et særdeles aktivt samarbejde omkring driften af Vinterman, hvilket bl.a. kom til udtryk på årets **brugerseminar**. Der var, på trods nogle forstyrrende problemer med internetforbindelsen, stor tilfredshed med såvel form som indhold af seminaret.

Om **sæsonens drift** var der ellers at bemærke, at den blev afviklet tilfredsstillende efter at databaseproblemerne blev løst i januar måned. En gennemgang af årets samlede aktiviteter, i alt ca. 116.000, viste også stor aktivitet indenfor såvel kommunikation, værkstedsrekvisitioner som fakturagrundlag. Sidstnævnte anvendes i særdeleshed af HedeDanmark.

Den nye **prisstruktur**, med priser fastsat efter justering af pris for dataopsamling pr. 1. marts 2016, anvendes nu og kan ses [her](#). Mht. dataopsamling modtages der p.t. data fra i alt 3.300 enheder, fordelt med 1.800 fast monterede og 1.500 Apps. Sidstnævnte er fordelt på 20 kommuner, 2 entreprenører og Vejdirektoratet.

Fra **Vintermans [Handlingsplan 2016](#)** blev følgende forhold fremhævet:

- Chauffør app'en udvides med kort og et nyt design
- Foto- og Tilsynsapp sættes i drift, også med nyt design
- Det nye Google kortgrundlag fra Trafikkortet tages også i brug i Vinterman
- Vagtplanlægningsmodulet og selvfakturering hos kommunerne opprioriteres efter nogle år med prioritet "Hvis der var tid"
- "Shine-up" af flere ældre skærbilleder
- To opgaver omkring vinterinformation og statistik overtages fra Vinterinformationsgruppen

Mht. **Vinterinformation** ændres meldinger nu i overensstemmelse med Paradigme for Vinter- og renholdelsesregulativ til op til 4 klasser for veje hhv. stier, med tilhørende serviceniveau. Der udarbejdes endvidere en særlig udgave af Trafikkortet med fælles serviceniveauer og adgang til hver kommunes specifikke beskrivelser af serviceniveau.

Blandt gruppens opgaver på lidt **længere sigt** blev følgende fremhævet:

- Chauffør-app'en bliver den aktive grænseflade til Vinterman for chaufføren
- Andre app's/websider vil sikre kommunikationen med entreprenøren, fx rutekort, afregninger mv.
- Fotos og stedfæstede dokumenter får en mere central rolle mange steder
- Kort vil blive anvendt mere
- Fortsat udbygge informationen om systemet og gøre den mere tilgængelig. Videoguides introduceres med en forsigtig start til efteråret
- HedeDanmark vil fortsat udfordre os på ydelse
- Vi skal huske alle de små ønsker

Afsluttende omtalte BS1 de mere **tekniske udfordringer** for gruppen, og herunder behovet for, at de sidste lokale systemer hostets centralt. Fælles central database er grundlæggende, såfremt der skiftes teknologi (fx Webbaseret).

### c) Chaufføruddannelse:

Den oprindelige chaufføruddannelsesgruppe har nu afsluttet arbejdet med etablering af en landsdækkende uddannelse for chauffører, der deltager i den statslige eller kommunale vintertjeneste. Uddannelsen er som bekendt dækket af Undervisningsministeriets uddannelsesmål for vintertjeneste, nærmere bestemt grundlæggende hhv. ajourførende snerydning og glatførebekæmpelse på vejbaner hhv. stier og fortove. Disse planer kan ses på [TUR's hjemmeside](#).

TIDA gennemgik forudsætningerne for uddannelsen og med tilhørende ansvarsforhold som det er nærmere beskrevet i det fremsendte Overdragelsesnotat (bilag 23.03.04) og fremhævede bl.a. følgende vedr. de **udbudte kurser**:

Der udbydes årligt kurser inden for emnerne Snerydning og glatførebekæmpelse:

- På vejbaner med lastbiler og traktorer
- På stier og fortove med traktorer

Hvert kursus opdeles overordnet i 3 moduler:

- Teori
- Praktik – glatførebekæmpelse
- Praktik - snerydning

Kurserne afholdes på testcenter Bygholm, idet flere af de planlagte praktiske øvelser er tilrettelagt efter de faciliteter der er tilstede her.

Afhængigt af efterspørgsel:

- Vejbaner over 2 uger (min. 2 gange 4 undervisningsdage)
- Stier og fortov over 1 uge (min. 4 undervisningsdage)
- Generalprøve tilstræbes

Der tilstræbes **max. 60 kursister pr. undervisningsdag**, og dermed 20 deltager pr. modul, der for de praktiske øvelser igen kan 2-deles med 10 deltagere pr. øvelse. Den optimale holdstørrelse er dog snarere 36 eller 48 deltagere pr. dag.

### Ansvarsforhold:

Det påhviler nu fremadrettet **AMU**, at

- Udbyde, markedsføre og forestå tilmeldingsprocedure
- Indgå aftale om anvendelse af faciliteter, køretøjer, materiel og mandskab, herunder at afholde de udgifter hertil. Evt. i samarbejde med de deltagende vejmyndigheder
- Med udgangspunkt i det samlede undervisningsmateriale, at sammensætte og supplere materialet og praktiske øvelser så vidt muligt under hensyntagen til de deltagende kursister

- Stille med det nødvendige antal kvalificerede faglærere, og sikre at disse hvert år modtager den nødvendige undervisning. AMU afholder ligeledes alle udgifter til faglærere. Det tilstræbes at fastholde disse faglærere, således at der opbygges et solidt vidensmiljø, der kan matche kursisterne.

Supplerende hertil påtager Vinterudvalget sig, at

- støtte AMU mht. det faglige indhold i kurserne, herunder ved uddannelse af faglærere
- sikre, at den seneste viden fra Vinterudvalget stilles til rådighed for AMU.

For varetagelse af denne opgave er der nedsat en ny og mindre ad hoc-gruppe med følgende medlemmer:

Christina Kjølby Kronborg, Vejdirektoratet, Vintertrafik, Entreprisestyring  
Jens Bruun Jensen, Aarhus Kommune  
Ulla Milling, Ikast Brande Kommune  
Tommy Hougaard Pedersen, AMU-Nordjylland

Supplerende deltager TIDA ad hoc, ligesom Vinterudvalget stiller sekretær til rådighed ved behov. Gruppen forventes at mødes 1 til 2 gange årligt.

Med udgangspunkt i Overdragelsesnotatet udarbejdes indledningsvis nyt kommissorium for Chaufføruddannelsesgruppen.

Det er afgørende, at alle Vinterudvalgets ad hoc-grupper bidrager med input til Chaufføruddannelsesgruppen, således at seneste viden til stadighed gøres tilgængelig for denne. Dette skrives således ind i alle relevante grupperes kommissorier som supplerende opgave ved kommende revision af disse.

**CKK/  
TIDA/  
HNY**

**Alle  
grupper**

#### **d) Plovgruppen:**

MORHA og HNY gennemgik status for gruppen med hovedvægt på sidste års gennemførte [Plovtest på Bygholm](#). Gruppen har p.t. følgende bemanding:

- Morten Toft Hansen, Næstved Kommune, formand
- Tine Damkjær, Vejdirektoratet
- Christina Kjølby Kronborg, Vejdirektoratet
- Palle Frandsen, SAWO
- Morten Christensen, Thisted Kommune
- Gert Christensen, Frederikshavn Kommune
- Per Kierkegaard, Varde Kommune

Endvidere er HNY tilknyttet som sekretær for gruppen. Testen på Bygholm resulterede bl.a. i følgende anbefalinger fra gruppens side:

- De strækninger hvor der er konstateret problemer med slitage lokaliseres præcist, herunder hvilke striber der her er tale om
- Tilsvarende klarlægges hvilket snerydningsmateriel der er anvendt på disse strækninger
- De pågældende chauffører instrueres i vigtigheden af skråtstilling af ploven > 40° i forhold til køreretning ved smalle kantlinjer, og hvor det er praktisk muligt
- **Plovgruppen udarbejder forslag til testprogram i sne, fx:**
  - På konkret rute, samt evt.
  - Ny test på Bygholm.
- Der gennemføres refleksionsmålinger o.a. mulige målinger på striberne, dels efter udlægning og dels efter gennemførte test (sæsonen), således at resultatet ikke alene hviler på visuel bedømmelse.

Det er efterfølgende besluttet at gennemføre den anbefalede test på konkret rute, nemlig på strækningen Kolding – Esbjerg. Det blev derfor aftalt, at Plovgruppen snarest indkalder til et møde med VD-Belægningsafdeling, med henblik på afklaring af, hvor og hvordan der kan gennemføres målinger på striberne før og efter sæsonen, for efterfølgende at udarbejde et testprogram. I den forbindelse er det vigtigt også at registrere den udførte snerydning med de anvendte plove, fx ved video, webcam e.l.

MORHA/  
HNY

Når dette forslag til testprogram foreligger træffer Vejdirektoratet hhv. Vinterudvalget beslutning om, hvornår og i hvilket omfang dette ønskes gennemført.

Nævnte opgave har 1. prioritet for plovgruppen. Supplerende hertil søges erfaringsindsamlingen, bl.a. hos leverandører, påbegyndt således at resultatet heraf – om muligt – kan indarbejdes i "Teknisk planlægning og udførelse af vintertjeneste" (se punkt i).

Endelig har Vejdirektoratet, jf. side 3, pkt. 1, indkøbt en **teleskop-plov** som man afprøver i den kommende sæson. Den aktuelle plov er af mærket Giletta (TE 90.35/45 S), der har et hydraulisk "udskud" til venstre på 1 m, og dermed en samlet bredde på 4,5 m, hvorved den maksimalt tilladt bredde i arbejdsstillingen på 3,5 m overstiges. Vejdirektoratet har derfor søgt, og opnået, dispensation til anvendelse af den pågældende plov på forsøgsbasis.

Plovgruppen har i forlængelse heraf været i dialog med STRABAG og KMG (der administrerer OPP-strækningen for Kliplev-Sønderborg Motorway Group) for indhentning af erfaringer med brug af bredde plove på strækningen. De er for nærværende ved at lægge sidste hånd på en afrapportering heraf, og denne fremsendes efter færdiggørelsen til Plovgruppen. Den første melding herfra går på, at man overvejer at gå bort fra anvendelse af brede plove – gruppen følger op herpå.

HNY

#### e) Tømiddelgruppen:

PJ redegjorde med udgangspunkt i seneste udkast med tilhørende indstilling (bilag 23.03.01 og .02) for formålet med Tømiddelhåndbogen, for ændringer i forhold til sidste møde, samt tidsplan for det videre forløb:



**Formål:**

1. Beskrivelse af forskellige tømudlers effektivitet ved forskellige temperaturer, vejtilstand og opløsning.
2. Beskrivelse af de faktiske forhold ved lave vejtemperaturer omkring kørebanetilstand med rim, is, fastkørt sne med forslag til indsats / dosering af forskellige tømudler via bedre kendskab til deres smeltekapacitet og frysepunkt samt væskemængde på kørebane.
3. Strategi for mere effektiv glatførebekæmpelse ved meget lave vejtemperaturer ( $\leq -10$  °C). Beskrive problemstillingen under sådanne forhold og komme med løsningsforslag ved brug af forskellige metoder, midler og materialer samt konsekvensbeskrivelse herfor.
4. Anbefalet strategi og dosering for indsats under forskellige temperaturer, vejr- og vejforhold med forskellige tømudler

Supplerende hertil var det hensigten, at undersøge forskellige tømudlers:

- miljøpåvirkning på jordbund, fauna og flora samt vandmiljø.
- korrosionsegenskaber på vejudstyr mv.
- Cost Benefit analyser – herunder ved anvendelse af alternative tømudler.
- betydning for spreddebillede (stensalt, havsalt og vakuumsalt) mv.

**Ændringer siden sidst:**

På udvalgets møde nr. 22 blev det drøftet, hvad der var indeholdt i de anførte priser i daværende tabel 3. Som konsekvens af denne drøftelse har gruppen besluttet at undgå angivelse af priser på tømudlerne. Der er i stedet medtaget 2 bilag, hvor de økonomiske overvejelser ved anvendelse af et tømiddel fremgår.

Endvidere er doseringsvejledningen blevet tilrettet bl.a. på baggrund af de hidtidige praktiske erfaringer ved anvendelse, og der er tilføjet tekst om praktisk anvendelse af vejsalt (kapitel 8).

**VRG-Vinter godkendte med disse ændringer materialet** der herefter videresendes til grænsefladegranskning, jf. tidsplan nedenfor.

Supplerende hertil har Tømiddegruppen indstillet, at det teoretiske baggrundsmateriale til håndbog "Tømudler" udarbejdes i august 2016, og sendes til orientering til Vejregelgruppen Vinter. Materialet udgives efterfølgende som videns- og dokumentationsgrundlag i vejregelregi. Også denne indstilling blev tiltrådt af VRG-Vinter.

**Tidsplan:**

Færdiggørelse af håndbogen forventes herefter at følge følgende tidsplan:

Håndbog Tømudler	
Godkendelse i Vejregelgruppen	August 2016
Grænsefladegranskning (3 uger)	August –september 2016
Tilretning efter grænsefladegranskning	September 2016
VD-høring (2 uger)	Oktober 2016

Høring VRR-medlemmer (2 uger)	Oktober 2016
Klargøring til hjemmeside	November 2016
Offentlig høring (2 måneder)	December 2016 - Januar 2017
Høringsbog + tilretning	Februar 2017
Godkendelse i vejregelgruppen	Marts 2017
Endelig udgave på nettet	Marts 2017

#### **CEN-standard:**

Endelig gjorde TIDA i forbindelse med orienteringen om DUG opmærksom på, at man i forbindelse med saltsprederforsøg på Bygholm har erfaret, at der i CEN-regi er udarbejdet ny standard for specifikationer og testmetoder for tømidler ("Other solid and liquid de-icing agents – Requirements and test methods") DS/CEN/TS 16811-3:2015.

Vejdirektoratet eller andre danske vejmyndigheder har ikke deltaget ved udarbejdelse af denne, hvorimod leverandørsiden skulle være vel repræsenteret i dette arbejde. Dette anser VRG-Vinter som uhensigtsmæssigt, idet det efter forlydender ikke vil være tilladt at stille afvigende krav ved fremtidige indkøb, ligesom krav til fx kornkurver og tilladte urenheder er ændret afgørende i forhold til gældende danske kravspecifikationer i nuværende udbudsskrift for vejsalt.

I forlængelse heraf er det opfattelsen i VRG-Vinter, at vejmyndighederne i stigende omfang oplever problemer med kvaliteten af leverancer af vejsalt, som bl.a. PD påpegede indledningsvis. Forholdet vil selvsagt blive behandlet i forbindelse med udbudsskrift for indkøb af vejsalt (se punkt 23.04), men emnets vigtighed taget i betragtning blev det aftalt, at udvalget straks undersøger, hvad der er op og med i forbindelse med den nye standard, herunder hele gyldighedsspørgsmålet, og om den nye standard i givet fald kan afviges ved højere krav til leverancer.

**HNY**

Emnet vil endvidere blive taget op på årets Vejforum (se punkt 23.06).

#### **f) Planlægningsgruppen:**

TIDA og PJ redegjorde med udgangspunkt i seneste udkast af Vejledning, Planlægning af vintertjeneste, august 2016, (bilag 23.03.03) for formålet med vejledningen, for ændringer i forhold til sidste møde, samt tidsplan for det videre forløb:

#### **Formål:**

- Formålet med vejledningen er at hjælpe de vinteransvarlige i vejmyndighederne, således at de nemt kan få et overblik over, hvad der skal huskes i forbindelse med planlægningen, og hvor relevant materiale til løsning af opgaverne kan findes.
- Vejledningen er opbygget, således at de forskellige aktiviteter, hen over året, beskrives i et "Årshjul", som samtidig kan anvendes som en huskeliste, specielt hvad angår tidsplanlægning.

- Vejledningen er opbygget således, at aktiviteterne beskrives kort, hvorefter der henvises ved link til relevant materiale. Der er således tale om et dynamisk dokument til vidensdeling.

Det er hensigten at gruppen efterfølgende samles en gang årligt med henblik på at opdatere dette materiale når relevant. Alt materiale der henvises til i Vejledningen ligger på server i Vejdirektoratet, og ændres således ikke løbende med mindre ad hoc-gruppen aktivt beslutter det.

I forbindelse med færdiggørelse af materialet undersøges det hvorledes vejregelsekretariatet (VRS) forholder sig til årlig opdatering af dette materiale.

**OHA**

**Status for vejledningen:**

Efter af materialet blev godkendt i VRG-Vinter har det været fremsendt til grænseflade-granskning i vejregelgrupperne Drift hhv. Struktur & Jura, samt intern kommentering i Vejdirektoratet.

De indkomne svar har givet anledning til enkelte præciseringer i materialet, men det er dog primært kommentarer af redaktionel karakter som er efterkommet. VRG-Vinter godkendte herefter, at materialet videresendes til høring i Vejdirektoratet og Vejregelrådet, samt at gruppen fremadrettet mødes en gang årligt med henblik på at drøfte behovet for opdatering af henvisninger. Alle ændringer skal forelægges for VRG-Vinter.

Såfremt gruppen fremadrettet finder behov for ændringer i selve Vejledningen skal dette ligeledes fremlægges for VRG-Vinter, da dette forventeligt vil kræve forudgående godkendelse i VRS med ny behovsindmelding.

**Tidsplan:**

Færdiggørelse af håndbogen forventes herefter at følge følgende tidsplan:

<b>Vejledning Planlægning af vintertjeneste</b>	
VD-høring (2 uger)	August 2016
Høring VRR-medlemmer (2 uger)	September 2016
Klargøring til hjemmeside	September 2016
Off. Høring ( 2 måneder)	Oktober-november 2016
Høringsbog + tilretning	December 2016
Godkendelse i vejregelgruppen	Januar 2017
Endelig udgave på nettet	Februar 2017
Løbende revision i ac-hoc gruppe (årligt 1 dags-møde)	Startende Juni 2017

### g) DUG/VejVejr:

#### **Status udbud:**

Indledningsvis redegjorde FEK for status omkring gennemførelse af udbud af dels meteorologiske ydelser og dels tilhørende IT-ydelser for systemet VejVejr. **GBL deltog ikke under dette punkt.**

Sommerens arbejde med dette udbud afslørede hurtigt, at det ikke var muligt at gennemføre udbuddet inden den kommende vintersæson, idet mange af de konkrete ydelser på især IT-siden aldrig tidligere har været beskrevet.

Gennemførte markedsundersøgelser med potentielle tilbudsgivere bekræftede at også disse anså det for umuligt at skifte leverandør med så kort varsel. Der er således indgået aftale med DMI om drift af systemet også for kommende sæson, hvorimod udvikling af systemet begrænses til det absolut nødvendige (jf. Handlingsplan nedenfor), idet kontrakten med DMI udløber med udgangen af september.

De 2 udbud (meteorologi hhv. IT) forventes herefter gennemført omkring årsskiftet 2016/2017.

Mht. **betaling for data** fra glatføremålestationer, der ligger til grund for prognoser mv., anbefaler et enigt Vinterudvalg, at den nuværende model fortsætter, således at udgifterne til drift af VejVejr kan minimeres.

#### **Status [Handlingsplan](#):**

GBL gennemgik status for prioritet 1 opgaver med udgangspunkt i handlingsplanen punkt 3.1, Skema med prioritering. Listen er som det fremgår noget kortere end sædvanligt, hvilket skyldes ovennævnte forhold vedr. det kommende udbud, der også binder ressourcer hos DMI til udarbejdelse af beskrivelser, interface mv.

Om de enkelte punkter blev følgende bemærket:

**Alle de tilbageværende prioritet 1-opgaver forventes afsluttet inden sæsonstart.**

#### **Vedr. VejVejrMobil (punkt 2.14 til .17):**

Funktioner er udført men udgivelse mangler.

#### **Vedr. udenlandske radardata (punkt 2.29):**

Omfatter brug af data fra norsk og svensk radar. Har været et "hængeparti", men nu er der sat ny medarbejder på opgaven, der er i proces.

Der er afgivet tilbud på særlig udgave af VejVejr til **Færøerne**, og det skal sikre at denne udgave kan køre videre uanset udfald af kommende udbud. Tilsvarende skal særlige forhold for ydelsen til Sund & Bælt håndteres i forbindelse med udbuddet.

Blandt øvrige opgaver som DMI er involveret i blev nævnt:

- Strækingsvej, er gjort klar, datastrøm afventer fælles standard for levering af data til spredere
- Automatisk skyggeopmåling
- Restsaltmodel.

Funktionalitet for ovenstående i VejVejr overvejes, hvorfor DMI er involveret i bl.a. Rast-saltsprojektet.

Endelig kunne GBL orientere om, at DMI's nye computer, med væsentlig forøget kapacitet og dermed nye muligheder, er placeret på Island, hvilket dog stiller høje krav til forbindelse. 2½ års test har dog ikke afsløret problemer hermed.

Brug af denne implementeres løbende hos DMI de kommende år, for VejVejr's vedkomne forventeligt i 2018 eller 2019.

#### **Generel orientering fra DUG:**

FEK kunne oplyse, at det gennemførte udbud vedr. servicering af målestationer er vundet af firmaet Strøm Hansen, hvis medarbejdere i august måned gennemgår kursusforløb, bl.a. ved leverandører samt VD/Henrik Baad.

Og afsluttende blev der orienteret om status for **ROSTMOS**, et 3-årigt fælles nordisk projekt i NordFoU-regi med fokus på vejtilstand (ROad STate MONitoring System), med Norge som ledende land (der er her langt mellem stationerne sammenlignet med Danmark, hvilket skaber særlige udfordringer her). Formålet er således at skabe fælles grundlag for viden og løsninger til at registrere vejtilstand og dermed anvende dette i de enkelte landes beslutningsstøttesystemer, ved:

- State-of-the-art vedrørende registrering af vejtilstande, herunder at skabe et overblik over tilgængeligt udstyr
- Test og evaluering af forskellige registrerings- og målemetoder
- Oplæg til en nordisk arkitektur for beslutningsstøttesystemer
- Informationsflow - forundersøgelse og forslag til informationskrav

Projektet forventes afsluttet i 2016, men har afsløret behov for yderligere analyse af følgende:

- Har placering af optiske sensorer (vejside og højde over jorden) nogen påvirkning på måleresultaterne?
- Hvad betyder lysforholdene, dag versus nat?
- Hvor præcist registrerer optiske sensorer overgangen mellem forskellige vejtilstand?
- Hvad er målet med vandhindetykkelse?

#### **h) SUG (Spredrudviklingsgruppen):**

TIDA gennemgik status for gruppens arbejde, med udgangspunkt i de i kommissoriet anførte opgaver:

1. Medvirke til udvikling og gennemførelse af test til vurdering af saltspredere til stier, og deltage i gennemførelse af testforsøg.
2. Udarbejde dokument med beskrivelse af benyttede metoder indenfor glatførebe-kæmpelse på stier.
3. Afprøve og konkludere på udvalgte metoder.
4. Opsamle og videreformidle viden om service og vedligehold af saltspredere.
5. Vedligeholde og opdatere vejspredertesten (Standardtesten).
6. Vedligeholde og opdatere Stisprederhåndbog og tilhørende bilag.

#### **Ad 1 – Stispredertest:**

Den først udviklede testmetode er udfordret ved den praktiske måling af saltmængder på små plader 33 \* 33 cm, der skal opsamles mekanisk, hvilket i sagens natur er ressourcekrævende. Herudover er der tilstødt en problematik, der kan påvirke en række af Vinterudvalgets aktiviteter afgørende, idet Aarhus Universitet har besluttet at nedlægge aktiviteterne på **Testcenter Bygholm**. Dette, suppleret med sygdom hos nøgleperson, har gjort de fremtidige aktiviteter på Bygholm tvivlsomme.

Vejdirektoratet er bekendt med, at der foregår drøftelse om evt. videreførelse af centret i andet regi, men på trods af at såvel Vejdirektoratet som Vinterudvalget vil bidrage positivt mht. at nuværende anvendelse kan fortsætte, uden tab af den ekspertise der er opbygget på stedet, er situationen p.t. meget uvis.

Der er i Vinterudvalget enighed om, at den øgede fokus på saltning på stier, der også konstateres i de øvrige nordiske lande, gør, at gruppen også fremadrettet bør prioritere udvikling af test til stimateriel, gerne i samarbejde med andre lande.

#### **Ad 2, 3 og 6 – Metoder for glatførebe-kæmpelse på stier:**

TIDA orienterede herefter om det fremsendte notat Glatførebe-kæmpelse på stier (bilag 23.03.05). Notatet udgør den sammenskrivning af notaterne Metoder stier og Stisprederhåndbog som Vinterudvalget besluttede på [møde nr. 22](#).

Eventuelle efterfølgende kommentarer fra udvalgets medlemmer til notatet bedes fremsendt til TIDA.

**Alle**

Notatet bygger på erfaringer og best practice, idet vi her – som på andre områder – mangler data til dokumentation for udkald og metodevalg, fx restsaltsmålinger og målestationer på cykelstier, samt evt. restsaltsmodel på stier.

Jf. ovenfor anser Vinterudvalget glatførebe-kæmpelse på cykelstier som et fokusområde, hvorfor arbejdet også for dette punkt fortsættes, om muligt i samarbejde med de øvrige nordiske lande.

#### **Ad 4 – Service og vedligehold af saltspredere:**

Under hensyntagen til de øvrige punkter behandles dette som 2. prioritet og afventer.

#### **Ad 5 – Standardtesten:**

Omfatter kørebanespredere. Den på Bygholm udarbejdede testmetode ligger overvejende til grund for kommende CEN-standard på området (prEN 15597-2), p.t. i arbejdsudkast af 27-04-2016. Dette arbejde fortsætter ved TIDA.

Næste skridt bliver at anvende denne standard ved fremtidige *indkøb efter udbud*, under hvilket det skal afklares bl.a. juridisk, om overholdelse af standard blot skal indgå som et krav, eller man i forbindelse med tildeling kan vurdere de enkelte sprederes resultater i testen mod hinanden.

VD/TIDA

I forlængelse heraf orienterede TIDA om **status for EPAS**, der også er et fælles nordisk projekt i NordFoU-regi. Formålet med projektet er at få belyst sammenhæng:

1. mellem kørehastighed og spredebillede ved fugtsaltpredning med tallerken og ved lagespredning med dyser.
2. mellem saltkvaliteten og spredebillede ved fugtsaltpredning med tallerken
3. mellem drivsystem og spredebillede for fugtsaltpredning med tallerken.

Resultatet heraf kan således forhåbentlig tilvejebringe dokumenterbar viden om valg af metoder hhv. udførelse af glatførebekæmpelse, bl.a. til brug ved udarbejdelse af Teknisk planlægning og udførelse af vintertjeneste, Udbudsforskrifter mv.

Der er således planlagt testkørsler på Bygholm dette efterår, og det er også i forbindelse med dette arbejde, at gruppen er blevet opmærksom på den nye CEN-standard for salt, jf. punkt e).

#### **i) Strategi og økonomigruppen:**

##### **Nøgletal, status:**

FEK og HNY gennemgik kort status for arbejdet med indhentning af data til nøgletal for den kommunale vintertjeneste. Til dato har i alt 16 kommuner leveret data, hvoraf 9 i den fulde version mens de 7 har deltaget ved den mindre omfattende "light-udgave". Der er ved indsamling af data anvendt regnskabsåret 2015, og vejklasse opdelingen fra paradigme for regulativ er anvendt.

Den først vurdering af de fremkomne nøgletal afslører også hvad der synes at være et noget mere brugbart resultat end ved første forsøg, så der er stor grund til optimisme mht. det færdige resultat.

En foreløbig rapport er sendt ud til de deltagende kommuner, der herved opfordres til at afgive kommentarer og/eller justeringer, hvorefter endelig rapport forventes at foreligge ultimo september 2016, hvorefter den præsenteres for Vinterudvalget på næstkommende møde.

#### **Teknisk planlægning og udførelse af vintertjeneste, status**

HNY gennemgik indledningsvis opgavens indhold, der overordnet består af opdatering af den nu 10 år gamle [Strategi for vintertjeneste på stats- og kommuneveje](#), herunder beskrivelse af udførelsesmetoder med bl.a. anbefalede hastigheder samt sprednings- og rydningsbredder mv. Opgaven er opdelt i 8 delopgaver tilhørende tidsfrister:

<b>Delopgave nr.</b>	<b>Afsluttes</b>
1. Udførelse og metoder - glatførebekæmpelse	Ultimo oktober
2. Udførelse og metoder - snerydning	Ultimo oktober
3. Udførelse og metoder - sammenskrivning	Ultimo november
4. Ruteplanlægning - generelt	Ultimo december
5. Ruteplanlægning - glatførebekæmpelse	Ultimo januar
6. Ruteplanlægning – snerydning	Ultimo januar
7. Ruteplanlægning – sammenskrivning	Ultimo februar
8. Færdiggørelse (granskning, høring mv.)	November 2017

Timedisponering for de enkelte delopgaver blev ligeledes gennemgået. Opgaven er således udbudt med i alt 750 timer, hvoraf de 500 skal leveres i 2016.

På gruppens opstartsmøde blev det illustrative udtryk valgt, ved billeder med bredder farve markeret, og tilsvarende blev indholdet af de enkelte aktiviteter under delopgave 1 og 2 fastlagt. Eksempler på supplerende principskitser blev kortfattet præsenteret, og et samlet katalog for disse vil blive gennemgået og drøftet på gruppens næste møde i oktober. Principielt vil der – ud over generelle tværsnit for de 4 klasser – blive søgt illustreret særlige arealer hvor saltning/snerydning erfaringsmæssigt kan være problematisk.

HNY

Også for denne opgave er det afgørende at få input fra alle relevante ad hoc-grupper under Vinterudvalget, hvorfor gruppen snarest herefter vil anmode disse om kommentarer til den nuværende strategi, ikke mindst med henblik på at klarlagt hvilken dokumenterbar viden der kan ligge til grund for de kommende anbefalinger.

#### **23.04 Vejregler, generelt**

##### **Behovsindmelding 2017:**

Der er jf. ovenfor under punkt 23.03, e) behov for øget fokus på kravspecifikationer for vejsalt, hvilket ligger i forlængelse af arbejdet med Tømiddelhåndbogen og omfattet af den udarbejdede behovsindmelding for Udbudsforskrift, vejsalt (bilag 23.04.01) der således blev godkendt.

OHA kommenterede beskrivelsen under Formål hhv. Supplerende kommentarer, og det blev aftalt at OHA og HNY færdiggør behovsindmeldingen, hvorefter den vil indgå i VRS prioritering af nye opgaver for 2017.

OHA/  
HNY

##### **Vejteknisk ordbog:**

TIDA præsenterede status for arbejdet med revision af Vejteknisk ordbog, i hvilket hun deltagere for VRG-Vinter/Vintertrafik. Der er i den forbindelse foreslået en række vintertekniske ord/udtryk med tilhørende definitioner til den kommende ordbog, og dette har medført en



drøftelse af detaljeringsniveauet og omfanget af ord/udtryk der bør medtages, idet mange af disse næppe har relevans for den øvrige vejsektor, men kan være vigtige for vintertjenesten at få defineret. Som eksempler blev nævnt kalibrering hhv. indsåning af spredere, flowtest mv.

OHA mente ikke der er udarbejdet egentlig definition mht. relevans, men at det pågående arbejde bl.a. består i – på tværs af vejregelgrupperne – at blive enige om tilføjelser hhv. revisioner.

TIDA og PJ fortsætter arbejdet med ordbogen og definitioner, og tager for nærværende helere for meget med end for lidt. Afsluttende må det således bedømmes om alle skal medtages i Vejteknisk ordbog, eller om Vinterudvalget efterfølgende skal udgive supplerende dokument med vintertekniske definitioner.

Det er herefter afgørende at resultatet af arbejdet udbredes, i første omgang til alle Vinterudvalgets ad hoc-grupper, men også efterfølgende til alle andre indenfor fagområdet fx på de kommende netværksmøder, idet det i sagens natur er vigtigt, at alle kender til definitionerne for at de kan finde bred anvendelse.

#### **Rev. kommissorium for VRG-vinter:**

VRS har rejst spørgsmålet om hvorvidt VRG-Vinter skal have et særligt vejregelkommissorium eller om der skal gennemføres enkelte tilføjelser til Vinterudvalgets nuværende kommissorium og så henvise til dette på vejregler.dk.

Ifølge OHA peger det p.t. på sidstnævnte løsning, og OHA og HNY koordinere de nødvendige tilpasninger.

**OHA/  
HNY**

### **23.05 VU – Orientering**

#### **KL's deltagelse:**

På trods af gentagende henvendelser, har KL – efter personudskiftning indenfor fagområdet veje – endnu ikke meldt tilbage vedr. KL-repræsentant til Vinterudvalget. FEK vil nu en sidste gang henvende sig skriftligt til den nye ansvarshavende, og hvis dette ikke giver noget resultat opgives forehavendet. Det er givet et problem at de pågældende sagsbehandlere dækker meget store fagområder, og således næppe har tid til at deltage i alle områdets fagudvalg og -grupper.

#### **Vinter(udvalget) på vejsektor.dk:**

Den nye struktur er taget i brug, herunder også for Vinterudvalgets sider. De enkelte udestående der stadig er på enkelte sider er i proces, og den største resterende udfordring er p.t. ajourføring af undersiden Vinterpublikationer.

#### **Frontplader, afmontering udenfor sæson:**

Jf. fremsendte bilag 23.05.01 meddelte Færdselsstyrelsen dette år i en skrivelse til Politiet, at det ikke udenfor beredskabsperioden er tilladt, at lastbiler er forsynet med sneplov eller

konsollet hertil. Det fremgår af skrivelsen, at det er **hele** konsollet, der skal fjernes (dvs. såvel frontplade samt chassisbeslag til fastgørelse, støddæmpere mv.), således at lastbilens deformeringszone igen er tilvejebragt.

Vi er efterfølgende blevet bekendt med, at politiet landet over har efterlevet Færdselsstyrelsens indskærpelse af dette forhold, og således givet flere vognmænd påbud om at afmontere konsollet endda med tilhørende bøde i maj måned. Det skal understreges, at der ikke er tale om en lovændring, men alene en administrativ tolkning af færdselslovens § 67 fra Trafik- og Byggestyrelsens side.

Det skaber i sagens natur stor usikkerhed blandt såvel vejmyndigheder som entreprenører, når vejmyndigheden, fx i september måned giver besked om, at entreprenøren skal stille med lastbil med frontplade, hvorefter de risikerer at modtage et påbud fra politiet om, straks at afmontere det igen, suppleret af bødekraft.

**Det er således en uholdbar situation, der gør, at det ikke vil være muligt at opretholde det fulde beredskab i hele beredskabsperioden.** Forholdet gør sig gældende for **alle** vejmyndigheder, hvilket understreges af, at Vintertrafik og Vinterudvalget har modtaget adskillige henvendelser fra såvel kommuner som entreprenører om forholdet. Vejdirektoratet undersøger derfor muligheden for at tage forholdet op med Rigspolitiet hhv. Færdselsstyrelsen, og emnet tages herefter op på kommunenetværksmøderne.

**FEK**

#### **Status NVF**

FEK orienterede om, at alle NVF-udvalg skal genbesættes i indeværende år, og der søges især kommunale medlemmer, der kan have tid og lyst til at deltage i dette arbejde. JEJEN nævnte at deltager fra Aarhus Kommune kunne være en mulighed, han og andre interesserede kan melde tilbage til FEK.

**JEJEN/  
Alle...**

#### **Kommunenetværksmøder 2, 2016:**

Forventes afholdt i november måned. Det er afgørende, at **alle** kommunale medlemmer af Vinterudvalget deltager i sit lokale netværksmøde! Det er således på disse møder der er lejlighed til at møde alle dem man reelt repræsenterer i Vinterudvalget, og her at man sammen med VD-repræsentant kan præsentere Vinterudvalget som et fælles vejsektorprojekt, jf. i øvrigt punkt 23.07. I modsat fald risikere det at fremstå som en ensidig præsentation fra Vejdirektoratet. TIDA vil derfor arrangere datoer for de kommende møder i samråd med hver enkelte kommunale repræsentant.

**Alle kom.**

GBL gav supplerende udtryk for, at DMI gerne deltog når relevant.

#### **Kommende møder i Vinterudvalget:**

Da møde nr. 23 nu er afholdt over 2 dage og senere end oprindeligt planlagt, vil formand/sekretær i løbet af september måned vurdere behovet for et 3. møde i 2016, evt. i forbindelse med Vejforum

Vedr. **møder i 2017** blev følgende uger aftalt:

Møde **2017-1: Uge 6** (fra den 6. til 10. februar 2017)  
Møde **2017-2: Uge 25** (fra den 19. til 23. juni 2017), og  
Møde **2017-3: Uge 40** (fra den 2. til 6. oktober 2017).

Der indkaldes snarest til disse møder via Doodle, hvorefter endelige mødedatoer vil blive udmeldt. Der vil i første omgang blive afsat 2 dage til mødet i februar såvel det i juni, men kun et af dem vil blive afviklet over 2 dage.

**HNY**

### **23.06           Vejforum 2016**

Det af Vinterudvalget udarbejdede [Program for workshop om "Vejsalt, alternative tømidler og dosering"](#) er programsat på dag 2 mellem kl. 13.00 og 14.00. Også i år skal vi dele tiden med andet oplæg, og sessionen er, på trods af overskriften i oplægget, ikke programsat som en workshop.

Dette er beklageligt, for selv om oplægget "Jagten på det ubrudte fortov" har relevans for alle vejmyndigheder, efterlader det ikke tilstrækkeligt tid til tilfredsstillende behandling af nogen af emnerne, men det står næppe til at ændre.

### **23.07           Orientering (fortsat, se endvidere side 2)**

På grund af tidsnød blev dette punkt afsluttende lidt kortfattet:

#### **Fra Kommunerne:**

Generelt er flere af de deltagende kommuner udfordret på økonomien:

Fra **Sønderborg Kommune** kunne HCDU orientere om, at man i forbindelse med vedtagelse af nyt regulativ har besluttet, at tidsrummet for saltning og snerydning på klasse II-veje og -stier fastsættes til mellem kl. 5.00 og 18.00 mod tidligere mellem kl. 5.00 og 22.00. Det tilsvarende tidsrum for klasse III er fastsat til mellem kl. 7.00 og 18.00.

Dette har givet anledning til nogen lokal debat. Omvendt er stien fra Sønderborg til Nordborg fx opprioriteret til klasse I og dermed indsats døgnet rundt.

I **Aarhus Kommune** er man udfordret af, at vinterbudgettet reguleres efter det lokale saltindeks, hvilket har medført at man her over en 2-årig periode har mistet 5,2 mio. kr. JEJEN kunne endvidere oplyse at kommune har 15 ruter i udbud forud for kommende sæson.

Fra **Aalborg Kommune** kunne NSC oplyse, at man har forlænget nuværende udbud med et år og herefter forventer at gennemføre udbud i 2018. Kommunen har, på vegne af 9 nordjyske kommuner gennemført udbud af saltleverancer.

Endelig kunne NSC oplyse, at man i Aalborg har brugt en del ressourcer på at få styr på grundejeres hhv. kommunens pligter på fortovene, men at det nu synes at have båret frugt.

**Herning Kommune:** I.a.b.

**Fra Sund & Bælt:**

I.a.b. – dog opmærksomhed på særlige forhold for Sund & Bælt i forbindelse med udbud af VejVejr.

**Fra Vejdirektoratet:**

Samarbejde om tilsyn tages op på kommunenetværksmøderne. Forberedelser til gennemførelse af udbud i 2018 er nu påbegyndt, VD vil løbende orientere om status på kommende møder.

**23.08 Eventuelt**

**Evaluering af mødeformat:**

Der blev blandt udvalgets medlemmer udtrykt stor tilfredshed med mødets format over 2 dage, hvorved der var mulighed for mere til bunds gående drøftelser, ligesom det sociale aspekt ikke skal undervurderes. Der var ligeledes ros til mødested og faciliteter.

Også TIDA var, som formand for flere ad hoc-grupper, enig heri, idet formatet giver mulighed for at gå mere i dybden med udvalgte problemstillinger, og tilsvarende bedre mulighed for at få udvalgets input vedr. det fremadrettede arbejde, som kan savnes ved de mere sammenpressede møder.

Formatet vil således blive gentaget, om nødvendigt i forbindelse med mødet i uge 6, 2017, og ellers i uge 25, 2017, som anført under punkt 23.05.