



**Statens vegvesen**



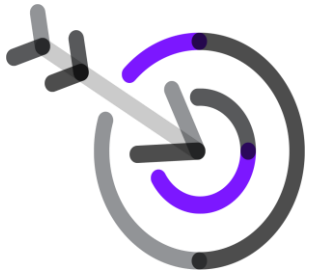
Vi starter opp kl.09.00

# Vegmerkekontrakter i Norge

Digital dialogkonferanse 13. januar 2026

Gjennomføres med bistand fra:





# Velkommen!

Britt Kari Hagen, Agder fylkeskommune  
Lars Hauff, Statens vegvesen

# Målet med dialogen

- Forbedre konkurranser, kontrakter og kontraktsgjennomføringer for både byggherre og utførende entreprenør.
- Hva er viktig for å få til en god dialog?





---

## Hva er viktig for å få en god dialog?

- Åpenhet
- Felles forståelse
- Tydelighet
- Løsningsorientert samarbeid

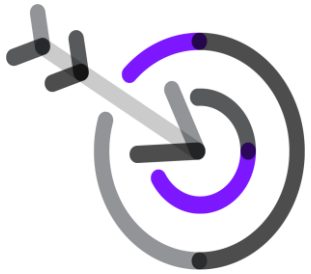
# PROGRAM

Kl.09.00 – 11.30 m/pause ca. 10.15

- Velkommen – mål for dialogen
- Hvorfor dialog og hvordan vi den foregå?
- Innlegg fra veieiere/byggherrer – hva er behovet?
- Dialog med innspill og spørsmål
- Oppsummering og veien videre

SLUTT





# Hvorfor dialog og hvordan vil den foregå?

Cecilie Møller Endresen, Leverandørutviklingsprogrammet (LUP)

# LUP sørger for at bedrifter og offentlige virksomheter sammen løser fremtidens utfordringer.

I en innovativ anskaffelse går man i dialog med markedet før anskaffelsen, formidler behovet og overlater løsningen til leverandørene. Slik skapes bedre og mer bærekraftige produkter og tjenester for fremtiden. LUP jobber med FNs bærekraftsmål 17, 9, 13 og 3. [Les mer om LUP her.](#)



## Jeg jobber i det offentlige

Finn anskaffelser du kan koble deg på, finansieringsordninger, verktøy og hjelp til å komme i gang med innovative anskaffelser.

For offentlige virksomheter →

## Jeg jobber i en bedrift

Finn arrangementer du kan delta på, anskaffelser du kan levere tilbud til og tips til hvordan du selger til det offentlige.

For bedrifter →

# Eiere



# Departement

|                                                                                     |                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
|    | Nærings- og fiskeridepartementet    |
|    | Helse- og omsorgsdepartementet      |
|   | Klima- og miljødepartementet        |
|  | Kommunal- og distriktsdepartementet |

# Partnere



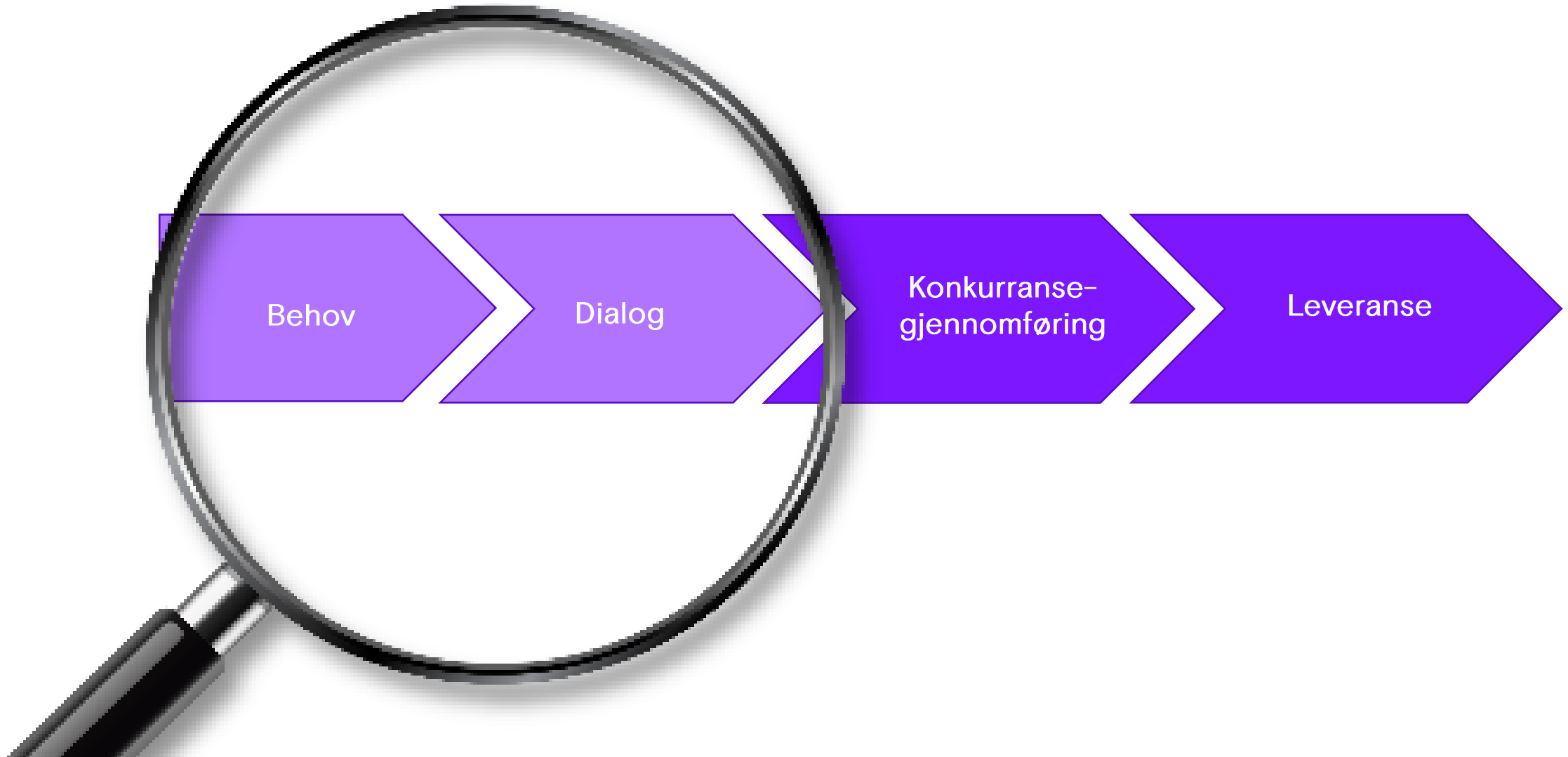
\* Oslo kommune har 2 partnere  
(Oslobygg og Oslo Kommune, byrådsleders kontor)

# Innovative anskaffelser

- kunnskapsfangst gir nye eller bedre løsninger



# Mulighetsrommet

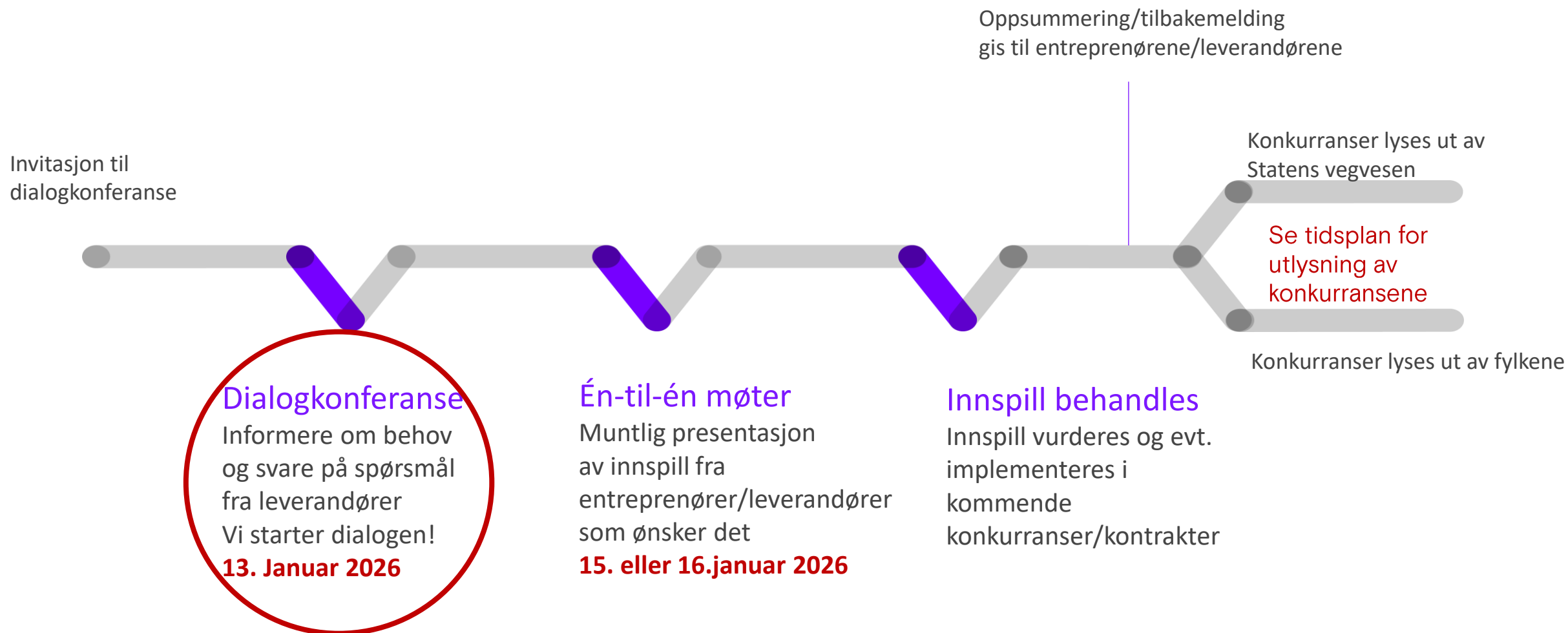


# Målet med dialogen

- Gi dere entreprenører/leverandører en god forståelse av utfordringene/behovet byggherrene ønsker en dialog om
- Få innspill fra dere; hvordan oppleves dette for dere? Hva kan gjøres annerledes for å løse utfordringene/svare opp behovet best mulig?
- Identifisere evt. andre potensielle utfordringer vedr. vegmerkekonkurransene/-kontraktene og hva som skal til for å løse de
- Gi markedet forutsigbarhet i forhold til når vegmerkekonkurransene blir lyst ut fremover



# Dialogprosessen

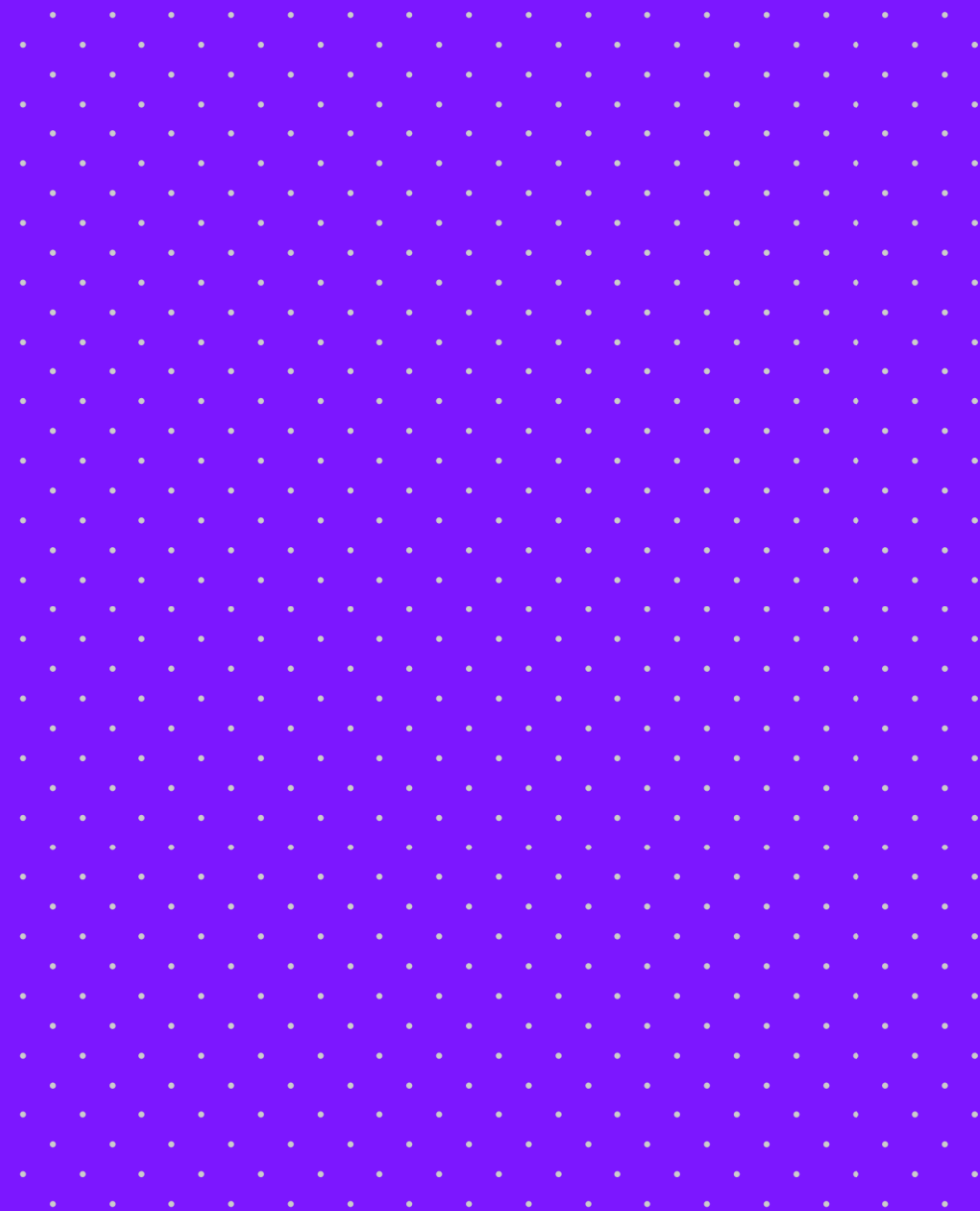


”

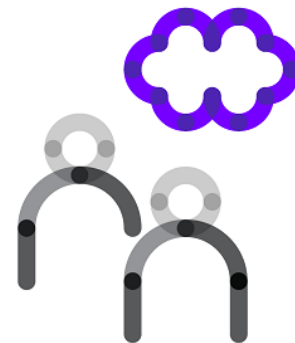
Vær nysgjerrig!

Still spørsmål for å forstå behovet og utfordringsbildet.

Bidra aktivt med perspektiver, innspill og gode eksempler som belyser og kan forbedre situasjonsbildet.



# Hva ønskes det innspill på i dialogen?



Det er mange områder som kan forbedres. I denne omgang ønsker vi å fokusere på disse områdene:

- **Likhet i kontraktene.** Identifisere områdene som varierer mest i konkurranse- og gjennomføringsfase, og jobbe for å standardisere disse.
- **Dokumentasjonskrav** og ISO-sertifisering. Herunder to fokusområder:
  - Se på helheten i dokumentasjonskravene sammen med oppfølgingen av disse, for å identifisere områder som kan fjernes eller gjøres enklere.
  - Se på hva ISO-sertifiseringen dekker, og om det er områder som overlapper i kravene gjennom ISO og fra byggherre. Eventuelt om områder kan samkjøres.
- **Arbeidsvarsling.** Her er det flere områder som kan diskuteres.
  - Se på kravene til både tverrgående- og langsgående for å identifisere områder hvor selve kravene kan være lite gjennomtenkte if utførelse.
  - Innføre/lovliggjøre ny teknologi for å informere trafikantene bedre (reduere forbikjøringer osv).
  - Se på om søknadsprosessen kan forenkles.
- **Tidsfrister.** Kan tidsfristene differensieres mer for å gjøre driften mer fornuftig, uten at det går utover trafikksikkerhet?
- **Kontraktslengde.** Bør kontraktslengde forandres, og eventuelt standardiseres?



Statens vegvesen

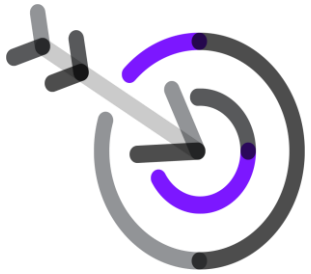
## Vegmerkekontrakter i Norge



Digital  
DIALOGKONFERANSE

Tirsdag 13.januar 2026

Gjennomføres med bistand fra:  

# Hva er behovet? Hva ønsker vi innspill på?

Sidsel Marianne Stokkebø, Statens vegvesen

Kjell Sture Trymbo, Statens vegvesen

# Hvorfor dialogkonferanse ?

- **Vi ønsker en dialog med bransjen** om hva dere oppfatter at ikke fungerer, når det gjelder kontraktsmal og selve gjennomføringen.
- og ...Vi ønsker **mer innovasjon knyttet til fagområdet** vegoppmerking
- ***Bruk* dialogkonferansen som starten på noe nytt og bedre for hele bransjen.**

## **Mer innovativ vegoppmerking.**

- Innovativ vegoppmerking som fokuserer på **nye løsninger samtidig som trafikksikkerheten ivaretas for oss alle**
- innspill på **hvordan materialet kan bli enda mer miljøvennlig med lengre levetid**
- innspill til **hvordan produksjonen kan bli enklere, men og sikrere mht f.eks arbeidsvarsling, men allikevel miljøvennlig og kostnadseffektiv.**

## Innovasjon fortsatt..

- Vi ønsker løsninger som **utvikles gjennom** både nytenking og **praktisk bruk**
- For å få til nye løsningene må «**alle**» aktører snakke sammen, dvs. byggherre, entreprenør, og leverandører
- En tydeligere prosess ift kommunikasjonen mellom aktørene vil være en **vinn, vinn situasjon** som vil føre til utvikling for selve vegoppmerkingsfaget og for bransjen.

## Hva som kan drøftes i en dialog:

- Materialer, levetid
- Utstyr og metoder og selve produksjonen
- Datastyring (GPS), mengdemålere eller andre løsninger ift ønsket mål
- Bedre og mye mer tydelig struktur for kompetansebygging innen fagområdet (**veldig viktig!**)
- Eierskap til ev. innovasjonsarbeid (**viktig!**)

# Hva må være på plass for å komme videre...

- Klart mål og tydelig strategi
- Forutsigbarhet for bransjen
- Gjensidig tillit
- Nok **Kompetanse og kunnskap** hos både byggherre og entreprenør, i administrasjon, om materialproduksjonen og utleggingen av vegmerking
- Kontraktsmaler, håndbøker og normaler må inneholde **krav som er mulig for Entreprenør å innfri men og for byggherren å følge opp**
- **Endringsvilje** på begge sider
- Reklamasjoner og sanksjoner er det ingen av partene som ønsker.

# Kontraksstrategi for Drift og vedlikehold

- **Standardiserte kontrakter basert på NS 8406**
  - + Lett å kjenne igjen for alle parter
  - Mindre rom for tilpassing til lokale forhold/markeds situasjon
- **Kvalifikasjonskrav og tildelingskriterier**
  - Pris skal alltid inngå
  - Vekting av Klima/Miljø alternativt krav til Klima/Miljø skal alltid være med
  - Andre relevante tildelingskriterier
- **Balansert risiko**
  - Den som best kan håndtere risikoen, skal bære risikoen
- **FOU:** Alle kontrakter skal ha åpning for FOU
- **Varighet:** Et eller flerårig med eller uten gjensidig opsjon
- **Størrelse** med hensyn til verdi/arbeidsomfang/geografi skal vurderes
- **Konsekvenser**
  - Trekkbestemmelser og eventuelt bonus/malus regime skal vurderes

# Status merke kontrakter

- En mal for hele landet
- Geografisk inndeling
  - Har vært lik lenge
- Kontrakts varighet relativt lik
  - Større variasjon i bruk av opsjoner
- Små forskjeller i oppgaveinnhold
  - Fresing
  - Formerking
- FOU er minimalt benyttet
- Kun 4 aktører i markedet
  - SafeRoad/Vegmerking Vest/  
ZeBra og HotMix



Foto: Visafo, Bilde hentet fra Teknisk Ukeblad



Foto: Øivind Arvolo, Harstad kommune

# Noen alternative modeller

## ► Geografisk inndeling

- Hva vil økning/reduksjon i geografisk kontraktsområde bety?
  - Antall aktører
  - Pris
  - Kvalitet

## ► Oppgave innhold i rene fag kontrakter

- Blir kontraktene for små?
- Må det bli større kontraktsområder?
  - Variasjon etter innhold?

## ► Slå sammen merking med andre fag kontrakter

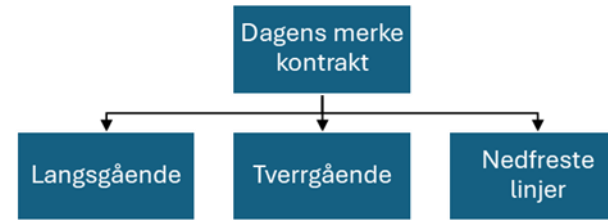
- Asfalt
  - Bedre koordinering på nylegging
  - Redusere uklare ansvarsforhold kvalitet asfaltskjøt
- Vegdrift

## ► Kontrakts varighet

## ► Hva er optimalt med tanke på å:

- Sikre og utvikle et sunt marked
- Sikre faglig utvikling levetid og klima/miljø

## Kontraktsinnhold



**God kvalitet på produkt og utførelse er bra for trafiksikkerhet, Miljø og lommeboka**

# Kontraktsbestemmelser

- **Dokumentasjon og kontroll**
  - Hovedprinsipp at ansvaret ligger hos E og at BH tar stikkprøver
    - Er krav og toleranser ryddig presentert?
    - Er konsekvens ved brudd rimelig og ryddig presentert?
- **Kontraktskrav**
  - Er det kontraktskrav som er unødvendig og unyttig?
    - Krav har som regel en bakgrunn. Kan vi forklare bedre?
  - Er det kontraktskrav som koster langt mer enn nytten?
    - Vi har som BH begrenset kunnskap om kostnaden.
  - Kommer nye krav for brått på?
    - Er vi tilstrekkelig forutsigbare?
  - Håndheves bestemmelsene likt rundt om i landet?
- **Risikofordelingen**
  - Er det noe som bør endres på?

**skal sikre at bestillingen og spillereglene er klare**

# Vegmerkekontrakter i Norge

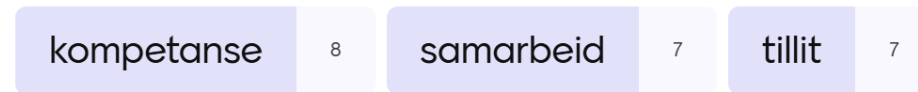
\*\*\*\*\*NB! \*\*\*\*\*

Alt dere gir av innspill her er anonymt!

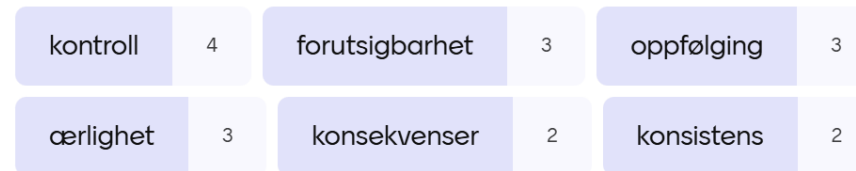
## Første refleksjoner

# Hva er kriteriene for at kontraktene skal fungere godt for både byggherre og entreprenør/leverandør?

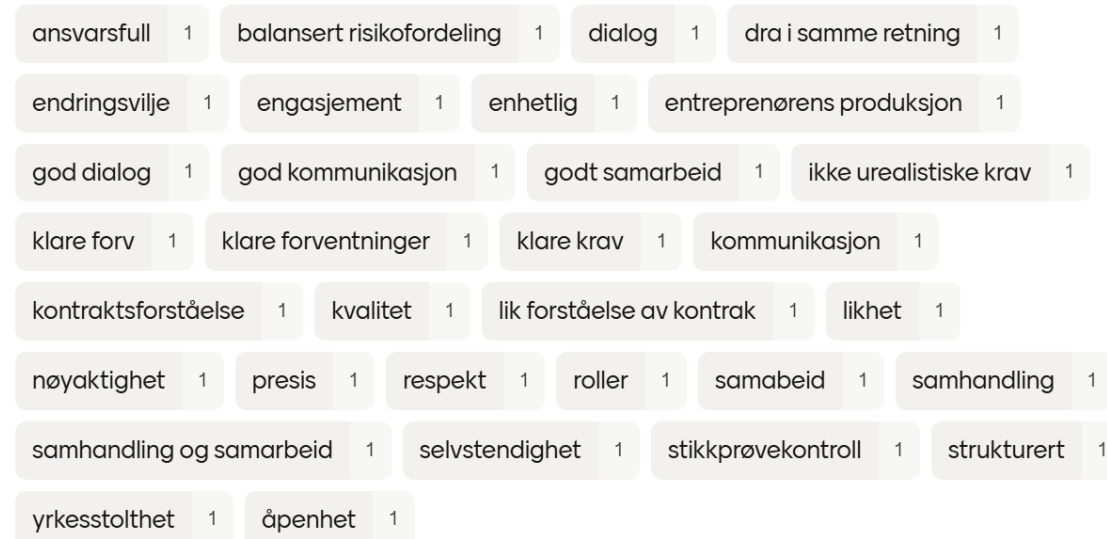
## Most popular



## Also prominent



## Other responses



Likhet i kontraktene

Hvilke områder varierer mest og som dere tenker er viktigst å standardisere?

|                                                                          |                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| kontroll og oppfølging og kompetansen til de som følge opp kontraktene   | håndheving/oppfølging av kontraktskrav                                                                   |
| Byggherrekontrollen                                                      | Kontroll av aktører og sanksjoner ift dette                                                              |
| Bøter for brudd på krav                                                  | kontrakten er uryddig, kravene står mange steder                                                         |
| Kvalitetskrav                                                            | Arbeidsvarsling                                                                                          |
| oppfølging av krav                                                       | kvalitet og krav til tidsfrist på utførelse                                                              |
| Materialkrav                                                             | oppfølging av krav                                                                                       |
| Oppfølging og kontroll                                                   | Miljøkravene (vet for lite om dette)                                                                     |
| For lite fokus på FoU hos byggherre                                      | Leggliste/H-plan                                                                                         |
| omfang i de ulike kontraktene                                            | Tildelingskriterier                                                                                      |
| Krav og kontroll/kontrollkriterier                                       | Oppfølging og kontroll                                                                                   |
| Bøter for brudd på krav                                                  | hvordan man gjennomfører kontroller og sanksjoner på bakgrunn av manglende kvalitet                      |
| Varierende krav til arbeidsvarsling i forhold til region/kontraktsonråde | Kontraktslengde                                                                                          |
| Dokumentasjon av utførelse og funksjon fra entreprenør.                  | Oppfølging og kontroll                                                                                   |
| Krav til produksjonskontroll, dokumentasjon av funksjon                  | kompetansen til både klienten og entreprenøren.<br>Oppfølging av krav på samme nivå, som må heves høyere |
| Garantikontroll                                                          | Realistiske miljøkrav                                                                                    |
| arbeidsvarsling                                                          | tildelingskriterier                                                                                      |



→ Next slide



## Likhet i kontraktene

### Hvilke områder varierer mest og som dere tenker er viktigst å standardisere?

Materialkvalitet bør være standard i alle områder fra alle aktører.

Minimumskrav til kompetanse for byggherre ift kontroll

Standardisering av miljøkrav

Kontraktsoppfølging

CE-krav til dropon-glass

kontrollmetoder og prosess

Arbeidsvarsling. Frister. Utførelse på anlegg.

Inspeksjon må utføres av klienten hvis de har ferdighetene eller tiden (eller en tredjepart), egeninspeksjon er ikke nyttig.

Kravene til funksjonskontroll er dårlig strukturert; Produksjonskontroll, dokumentasjon av funksjonskvalitet (f.eks. 3. part), Byggherres stikkprøvekontroll.

Byggherrens kontroll og oppfølging

Standardisering av kontrollinstrumenter kunne gitt BH bedre sammenligningsgrunnlag i kontrakter og områder.

Byggherren stikkprøvekontroll

Arbeidsvarsling

Oppfølging av krav til materialer og dropon-glass sertifiseringskrav

byggherrens oppfølging medfører konkurransevridding

Kontrollmetoder og prosess

Det koster litt å kontrollere, det koster masse å ikke følge opp ordentlig

Byggherrens mangel på enhetlig kontroll gir ikke like konkurransevilkår

må få mer enhetlig oppfølging av kontrakter fra byggherre

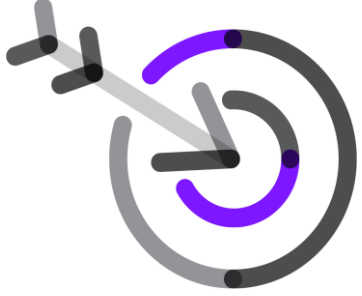
Tydligere regelverk for kontroll og oppfølging, byggherre trenger dette

Byggherrens kompetanse varierer for mye - det medfører konkurransevridding i kontroll og oppfølging



→ Next slide





# Pause

Vi starter opp igjen kl.10.25



## Forenkling

## Er det noen områder som er overflødig i kontraktene? Begrunn hvorfor.

alt for mange gjentakelser av krav, rydd opp

Rydd opp i "krav-strukturen", enten står krav i kontraktsgrunnlag, eller så står det i regler og retningslinjer.

Regelverket må samles mer, alt for fragmentert.

Unødvendig at man gjentar masse i kontraktsgrunnlaget som står andre steder. Veldig rotete.

Regelverk må oppdateres og struktureres.

Gå gjennom konkurransegrunnlaget og se hvilken risiko som skal ligge hvor. Utførendes egenkontroll kan ikke erstatte kontroll og oppfølging.

Lite etisk å stille masse krav som ikke følges opp, eller følges opp forskjellig.

Krav som stilles bør følges opp eller fjernes. Ellers virker de mot sin hensikt

Mange krav som ikke forstås av noen av partene, skaper mye unødvendig byråkrati og dokumentasjon

forenkle kontrollsystemet, samkjøring

Flere ting står flere plasser. Må holde at noe står en plass.

Krav skaper kvalitet, de kan ikke fjernes fordi organisasjonen ikke har råd til å følge dem opp.

ISO sertifisering. Gir den merverdi for kontrakts gjennomføringen?

For mange begrep i forhold til kontroll og oppfølging, gjør det enklere og tydeligere.

Doble dokumentasjonskrav ref. ISO-sertifisering

Å lese kontraktsgrunnlag er en øvelse i å scrolle frem og tilbake for å lese henvisninger til alle mulige kapitler. Burde kunne gjøres enklere og ryddigere

Krav må være realistiske og faktisk gjennomførbart

fragmenterte krav, noen i kontrakt, noen i 302, 310, 610 og diverse rundskriv etc.

Dokumentlisten er veldig omfattende med rundskriv o.l. som evt. kunne blitt tatt inn i håndbøker?

Hvorfor kan ikke kontraktene forenkles og alle krav samles i en håndbok istedet for 5-6 bøker og rundskriv...

Tema som rekkverk og sprengning trenger ikke være med i kontraktstekst

Startbank håndterer mange godkjenninger som som vil forenkle anbudsprosessen



→ Next slide



## Arbeidsvarsling

## Hvordan henger krav og utførelse sammen - evt. hva bør det gjøres noe med?

Mangel på kompetanse hos skiltmyndigheten - forstår ikke hva som er risikofyllt og ikke.

Kravene er gode, men forståelsen hos partene er for dårlig

Søknadssystemet er for lite effektivt - går utover valg av løsninger, må bare få godkjent noe...

Slik regelverket er idag utsettes folk for fare ved å utføre arbeidsvarslingen ute i felt.

Skiltmyndigheten forstår ikke hvordan vegoppmerking foregår, kompetanse må heves. Fagpersoner på vegoppmerking bør lage standard forslag på planer

Alt for lite kontroll ute på vegen, de som slurver slipper unna - konkurransevridding.

Det forekommer (alvorlige) avvik i forhold til AVP, men evner Bygghere å avdekke dette og får det konsekvenser?

Skiltmyndigheten skjønner ikke at det største faremomentet ved bevegelig arbeid ikke er påkjørsel bakfra, men forbikjøringer.

Unngå slurv ved varling

Manglende kompetanse hos de som godkjenner planer, gir forskjellsbehandling

N301 bør tydelig skille mellom bevegelig arbeid og fast arbeid

Veldig lite gangsyn, enkelte krav er direkte trafikkfarlig

Arbeidsvarsling bør standardiseres for alt bevegelig arbeid langs vei og må være mindre komplisert å følge opp.

Det tas snarveier som gir farlige situasjoner

Lite oppfølging av arbeidsvarsling og sanksjoner ikke i henhold til kontrakt (alvorlig)

Se på reglene om arbeidsvarsling på lastebilene (lysskilt)

Er frister for aktivering tilpasset at arbeidene gjennomføres med minimal heft for trafikken og det faktum at arbeidene er svært avhengig av vær, samt behov for å ta områder i sammenheng.

Aktivering av varslingsplaner 48 timer før arbeid er veldig vanskelig pga vær og andre stedlige forhold og blir ofte droppet

Samme type arbeid, samme risikonivå og samme vegtype skal vurderes likt, uansett hvor i landet arbeidet utføres.

Søknadssystemet kan inneholde preaksepterte løsninger som kan velges basert på arbeidets omfang.

Det skal aldri være noen konkurranse om sikkerhet (eller kvalitet).



→ Next slide



## Arbeidsvarsling

### Hvordan opplever dere søknadsprosessen? Noe som det er behov for å endre?

Fryktelig tungvint når mange planer skal sendes inn.

Landsdekkende planer for likt arbeid - søk et sted

Tungvint og tar mye tid

Manglende kompetanse hos skiltmyndighet gir mange "strafferunder" - frem og tilbake

Ulikt praktisert mellom skilt myndigheter, dette bør være likt

Manglende kompetanse hos entreprenør på håndbok 301.

Klart og tydelig regelverk som ligger til grunn for søknad. Så ikke avgjøres lokalt - kompetanse.

Mer tydelig forklaring på kontrakten pkt. 3.5.3. "kostnad ved bruk av skdtra arbeidsvarsling ut over det som er vanlig ikt HB N301." det skaper unødvendig støy mellom entreprenør og byggherre.

SVV bør være mer pro aktive i opplæring av saksbehandlere slik at prosessen kan være mer lik fra sted til sted

Hvorfor kan ikke en plan bli godkjent over større område.

Generelle planer for hele landet

Hvorfor godkjennes enn plan i ett område, men avslås i annet område.

Søknad bør kunne sendes inn for en sesong av gangen og ikke bare en vei eller begrenset område.

Søknadsprosessen er ok, aktiveringskrav til vegoppmerking er meningsløst - kan nesten ikke planlegges fra dag til dag

Hvorfor stilles det krav til aktivering, håpløst i praksis på lavtrafikkerte veger.



## Dokumentasjon og ISO-sertifisering

# Har dere innspill til en mer smidig håndtering for begge parter?

Ryddigere roller mellom Utførende og Byggherre.

Det er lagt for mye oppfølging til entreprenør - uryddig.

Mer enhetlig oppfølging av kontraktene - mangler det kompetanse hos byggherre?

Tydeligere spilleregler og fordeling av risiko i kontraktsgrunnlaget.

Gjør en etisk vurdering av hvilket ansvar og risiko som skal ligge hvor.

En tydelig ordre for hvordan kontroll skal utføres, og av hvem, slik at riktig kvalitet oppnås. Rollene er svært uklare i dag, og hva gir egentlig egenkontroll?

Byggherren må ta i bruk ny kunnskap og stimulere til utvikling

Utnytt sertifiseringsordningen til å øke kompetanse, stimulere til utvikling, sikre lik konkurranse med mer.

Dersom aktøren er ISO-sertifisert er de tredjepartverifisert på dette. Det er ikke behov for at SVV følger det opp i tillegg.

Mer bruk av standard samletjeneste/sertifisering ( f.eks startbank )

ISO sertifiseringen skal forenkle kontrollen for byggherre - kontraktsmalen tar ikke hensyn til dette og er ikke forenklet etter innføringen.

EN må dokumentere i det som etterspørres, tydelig avklares hva

Manglende kunnskap hos BH hva ISO sertifisering innebærer

Mer fokus på utvikling og kompetanse

Enten sertifisering eller ikke, er sertifiseringen i orden så må byggherre stole på det.

ISO sertifisering gis som bransje-spesifikk sertifisering og beskrivelsen i scopet som står på sertifikatet. Så lenge dette omfatter entreprenørvirksomhet er det unødvendig for BH å kontrollere i till



→ Next slide



## Tidsfrister

# Kan tidsfristene forandres for å gjøre driften mer fornuftig uten at det går utover trafikksikkerheten?

Hvor gjennomtenkt er dagens frister?

Jeg savner at EN redegjør for hvordan tidsfristene bør settes for at de skal få utnyttet sine ressurser mest mulig effektivt.

Ikke noe problem med frister hvis de ikke følges opp...

JAI

«Selvstyrte» tidsfrister vil kunne medføre nedprioritering av enkelte kontrakter.

Hvor stor er konsekvensen på trafikksikkerhet på gitte veityper? Sanksjoner for å gå over frister er ofte "begrenset", ergo burde man også kunne flytte frister?

Veier med lav ÅDT bør ikke være med på 10 juli frist (gul midtlinje)

Tidsfristene er utdaterte og laget i en tid når materialkvaliteten var svært dårlig. Nå eksisterer det det mye vegoppmerking mye lengre utover sesongen

Må være anledning til å være litt lempelig når det gjelder tidsfrister mht f.eks friperioder og dårlig vær

Frister opp mot Co2-forbruk? Ulik ådt

Enkelte byggherrer har prøvd å kommet med fornuftige endringer, men andre i SVV holder på rigide krav!

selvstyrt frist er veldig risikabelt, vil kunne føre til at enkelte deler av landet har ingen veimerking mens den "venter" på entreprenøren

Standardpriser bør kunne tilpasses det enkelte område, f.eks pr fylke

Forskjellig oppfølging av frister og lokale unntak skaper konkurransevridning.

Se nærmere på de tidsfristene som gjelder i malen nå. Kan nok differensieres mer, uten at det har negative konsekvenser for sikkerheten.

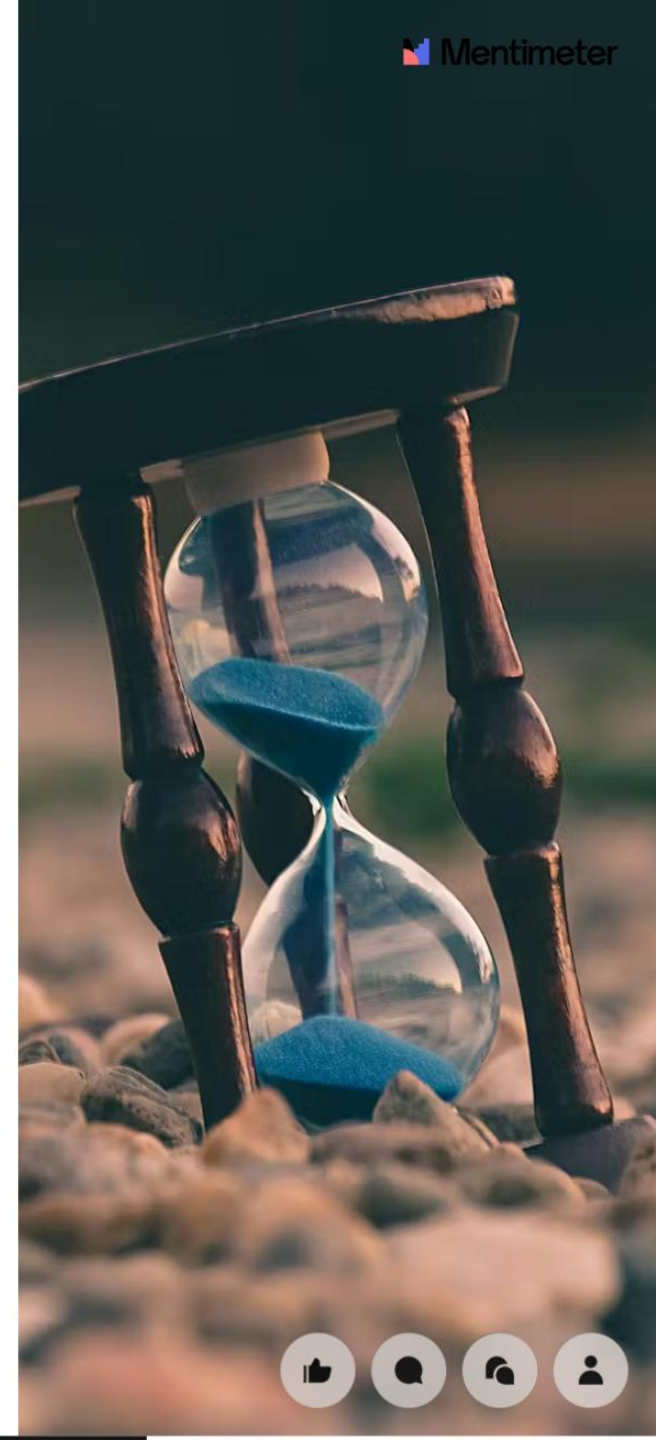
gitt høy risiko på å være for sent på viktige veier br sanksjoner sees på på nytt

Rammene i kontraktene er veldig rigide og fra BH perspektiv, med lite fokus på å kunne effektivisere og forbedre produksjonen/effektiviteten

For mange 15.august frister. Fører til at man må kjøre over samme veger flere ganger.



→ Next slide



Åpne innspill

# Er det andre områder /spørsmål som burde settes på agendaen i denne dialogen?

innovasjon fordrer incentiver. Ingen entreprenører ønsker å ta kostnad for innovasjon som ikke betaler seg

Jag ger gärna en kort information angående status på c-PCR som är "regelverket" för LCA och EPD

Maskin og miljøkrav

Til kontrakt og marked: Kommer det snart krav om sertifisert materiale på maling og tverrgående? Hva er grunnen til at det ennå ikke er blitt innført? P0 maling og P4 tverrgående har eksistert lenge.

Flåtestyring av enheter i vegoppmerking

Redegjøre for ansvar for opprydding etter overkjøring av nylagt linje som ikke er "tørr".

Klarhet i markedet slik at flere vil og tør å investere. Nå er det ikke et høyt initiativ å gå inn i markedet.

Er bruk av Printer noe som bør innføres og vil det ha betydning for kontraktsinnhold/geografi

Miljøkrav er et eksempel på hvordan innovasjon hemmes. Dersom utregningssystemer er krevende - bruk krav om utstyr/materiale eller lignende for å ikke hindre utvikling

Sanksjoner brukes svært hyppig i kontraktsmalen, hva med å forsøke å gi bonus for oppnådde mål?

Konkurranses grunnlaget er kun en bit av hele systemet - men en viktig bit. Alt kan ikke løses på en gang, men er det mulig med en plan. Gi forutsigbarhet.

Ta tak i de mulighetene for innovasjon som allerede er der - f.eks utnytt sertifiseringsordningen.

Ikke forlange miljøkrav som ikke er gjennomførbare el. realistiske. F.eks elbiler som ikke kan brukes fordi utviklingen her ikke er kommet så langt enda. Ikke vits at nye, DYRE elbiler må stå parkert

Krav om flåtestyring med mengdemåling, for å forenkle kravene til dokumentasjon og oppfølging av utført arbeid og Co2- utslipp

Sertifiseringskrav til Tverrgåenede et 2-delt. Det er ett krav til ikke-reflekterende (gangfelt) og et annet krav til reflekterende. Det er 2 ulike sertifikater for dette.

Trafikantene og sikkerhet på vegen. Melder inn mange RUH, men skjær ikke noe.



→ Next slide



Åpne innspill

Er det andre områder /spørsmål som burde settes på agendaen i denne dialogen?

Konkurranses grunnlaget er rimelig likt, oppfølgingen er svært forskjellig - det gir konkurransevidning.

Krav i kontrakt grunnlaget ligger etter utviklingen - skru opp kravene i tråd med utviklingen - god økonomi og stimulerer til ytterligere utvikling og kompetanse.

Kontrollprosedyrer, utførelse og utstyr

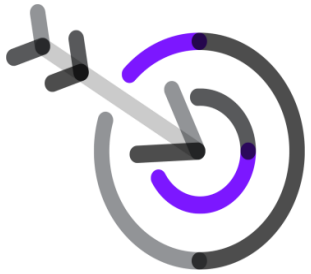
Hva skjer før kontraktene, hvordan gjøres utvelgelsen av hva som ender opp i kontrakten? STOR mulighet for forbedring og modernisering for å få mest mulig "bang for the buck".

Generell FOU i kontrakt er ikke dekkende for å fremme innovasjon i bransjen. Dette burde gjøres sentralt, ikke av en lokal prosjektleder/organisasjon

Så snart det finnes materialer fra flere leverandører som er sertifisert i en høyere P-klasse bør dette implementeres.

Sett denne dialogen i et større perspektiv, hva er slutt målet? Bedre kvalitet og lang levetid, hvordan kan kontrakter bidra til å oppnå det?

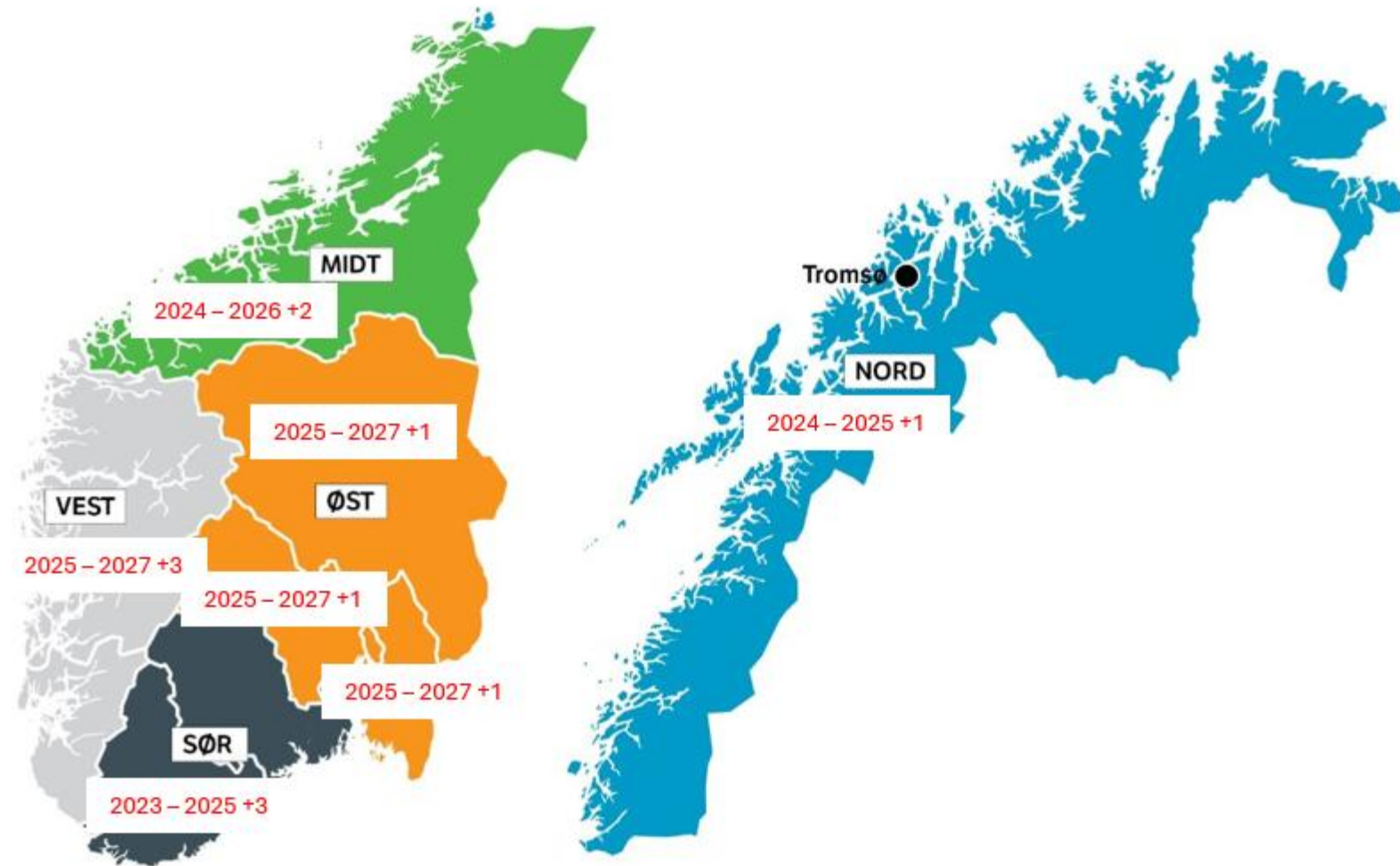
Denne gjennomgangen skaper en forventning om at det gjøres mer enn det som er gjort de siste årene



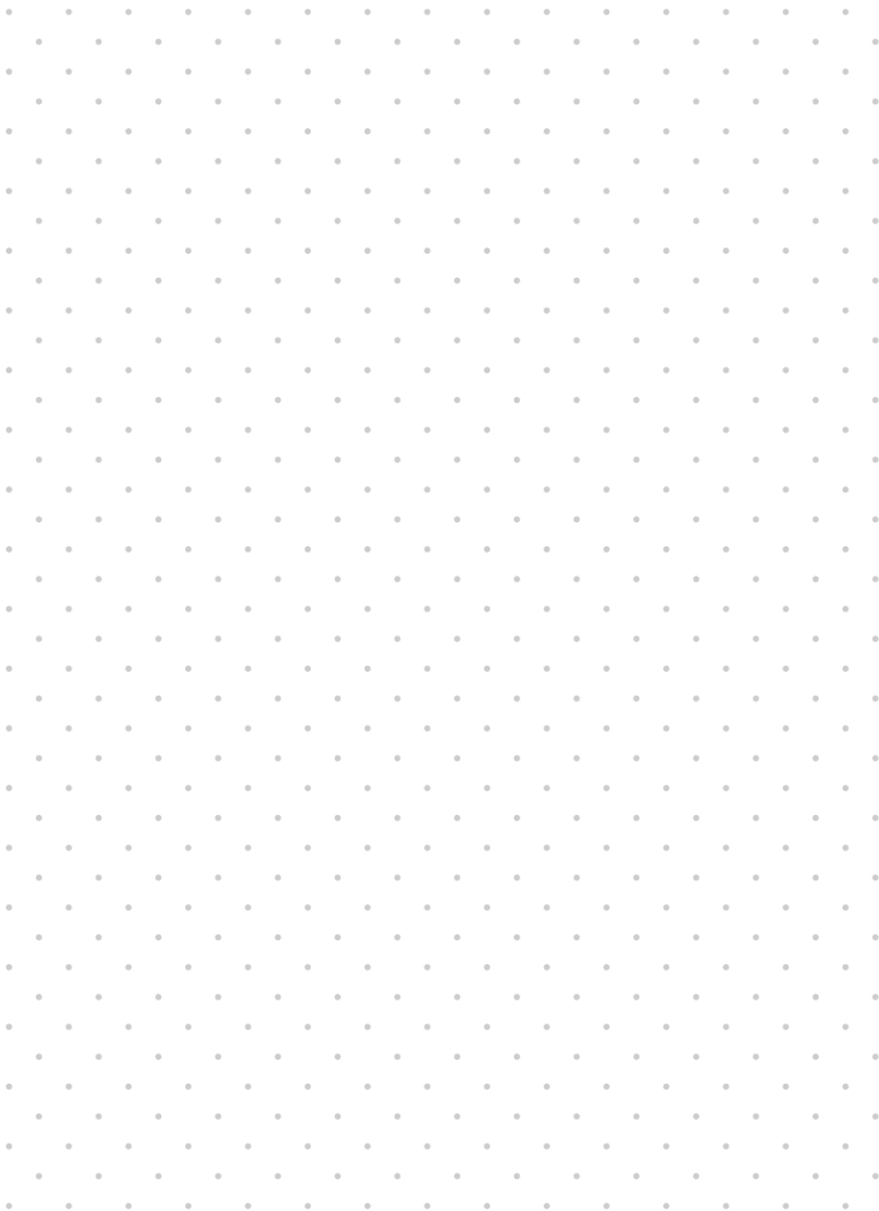
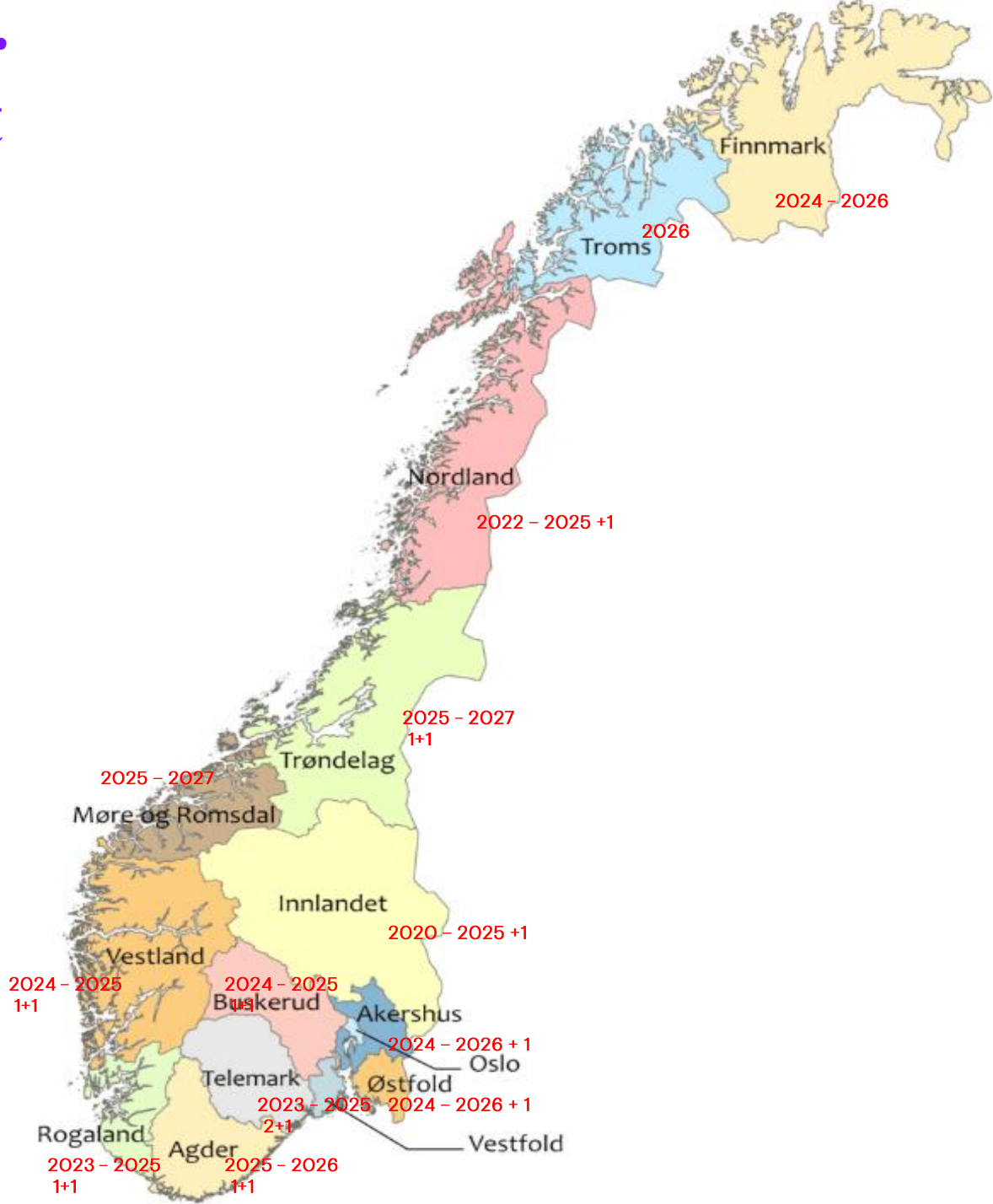
# Oppsummering og veien videre

Cecilie Møller Endresen, Leverandørutviklingsprogrammet (LUP)

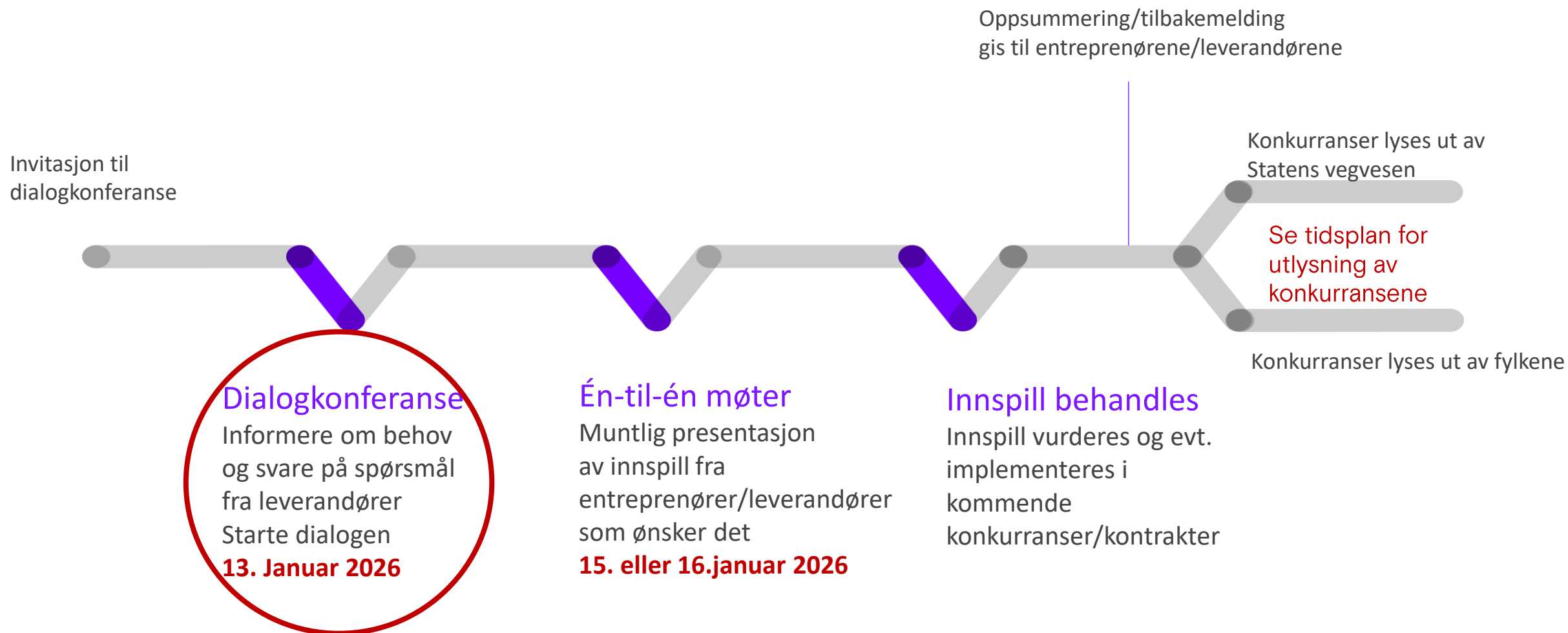
# Kontrakter som skal ut - Statens vegvesen



# Kontrakter som skal ut- fylkene



# Dialogprosessen

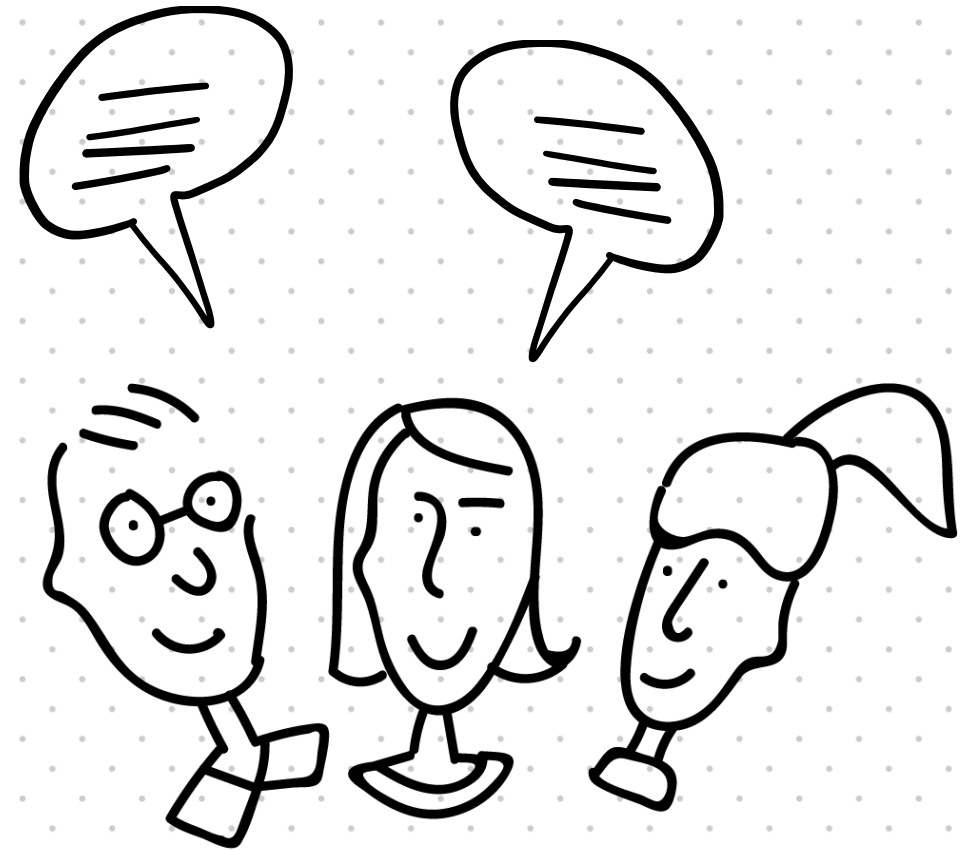


# Én til én-møter

15. eller 16.januar 2026

**Det avtales tid med de som melder interesse.**

- Hva det etterspørres om innspill på defineres ytterligere og sendes ut/legges ut på DOFFIN rett *etter* dialogkonferansen
- Møteplan
- Fast agenda, lik for alle (likebehandling)
- Leverandør presenterer løsningsforslag / innspill muntlig
- Spørsmål /avklaringer
- Fortrolighet (både innsendte innspill og samtale)





# Hold dere oppdatert ...

## Vegmerkekontrakter i Norge



Digital

DIALOGKONFERANSE

Tirsdag 13.januar 2026

**DOFFIN:** [Digital Dialogkonferanse – Vegmerkekontrakter i Norge 2026 | Doffin, Database for offentlige anskaffelser](#)

**LUP:** [Bærekraftig, trafikksikker vegoppmerking – Innovative anskaffelser](#)

Gjennomføres med bistand fra:



**Statens vegvesen**



**TAKK FOR I DAG!**

[innovativeanskaffelser.no](https://innovativeanskaffelser.no)