



## **INNKALLING TIL STYREMØTE I NGIR**

Det vert styremøte i NGIR mandag 22.01.18, kl. 14.30, i Kjevikdalen.

### **Sakliste:**

- Sak 01/18 Godkjenning av innkalling og saksliste
- Sak 02/18 Godkjenning av protokoll frå førre møte
- Sak 03/18 Meldingar
  - a) Diverse munnleg orientering
- Sak 04/18 Innsamling av avfall – på anbod eller i eigenregi

Moglege andre saker.

*Dersom nokon ikkje kan møta, må dei snarast mogleg gje melding til administrasjonen, slik at me kan kalla inn varamedlem.*

Kjevikdalen, 15.01.18

Helge Fjellanger  
*styreleiar*

Bjørn Berg  
*dagleg leiar*



## STYREMØTE

Møtedato: 22.01.18

Sak nr: 04/18

Sakshandsamar: Bjørn Berg

### **Innsamling av avfall - På anbod eller i eigenregi**

#### **Sjå vedlegg**

- Vedlegg 1    Vurderingar
- Vedlegg 2    Utfyllande kommentarar knytt til driftsform
- Vedlegg 3    Uttale frå tillitsvalde

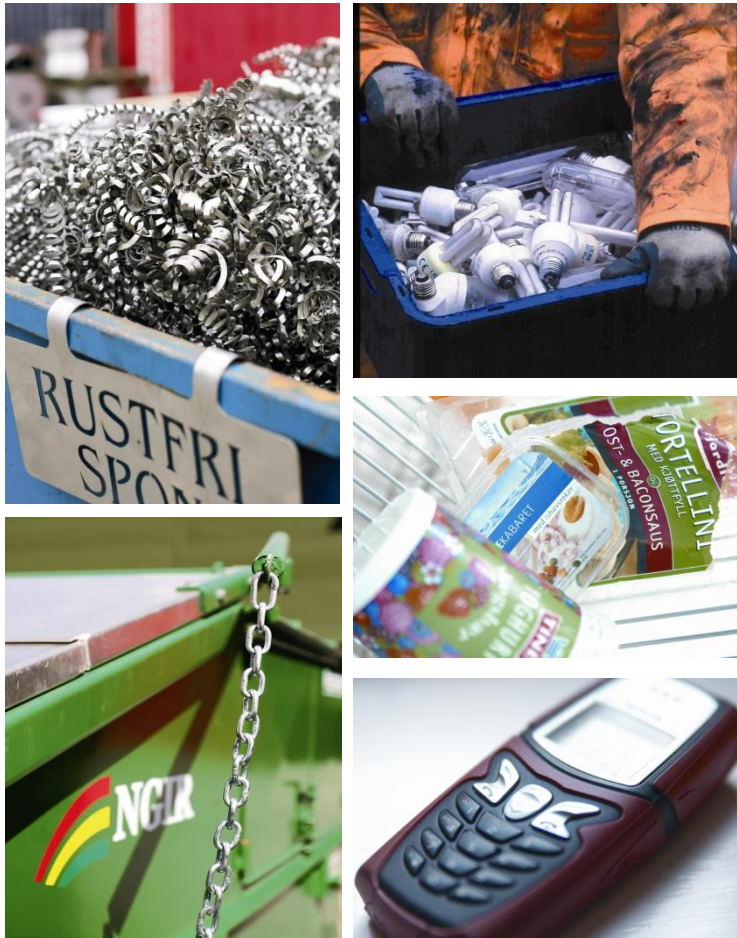
#### **Dagleg leiar sitt framlegg til vedtak:**

Styret tilrår at representantskapet godkjenner at NGIR legg om drifta slik at innsamling av komprimert avfall frå hushald, hytter og næring vert gjort i eigenregi.

# Sak 04.18 - Innsamling av avfall - På anbod eller i eigenregi

Vedlegg 1





## Kjerneområde for NGIR

- Innsamling av komprimert avfall frå hushald, hytter og næring
- Sortering av grovavfall frå næringskundar.
- Omlasting av restavfall til forbrenning
- Drift av deponi for lettare ureina massar
- Sorteringsanlegg for papp / papir / plast / tekstil frå hushald og næring
- Innsamling av matavfall frå hushald og næring
- Drift av 4 gjenvinningsstasjonar
- Mottak av bilvrak og fritidsbåtar
- Mottak og mellomlagring av farleg avfall frå hushald og næring
- Sal av grus og pukk
- Mottak for gjenvinnbare fraksjonar som EE-avfall, stål, trevirke m.fl.

## Eigenregi:



Fordelar	Ulemper
<ul style="list-style-type: none"><li>• Full kontroll med eigen kjerneverksemd vedrørende innhenting av avfall (bilar og mannskap).</li><li>• Solid lokalkunnskap og oversikt over kva som fungerer best.</li><li>• Fleksibilitet: Endringar i planar, køyremønster og avfallsløysingar kan gjerast raskare og enklare enn i eit anbodsbasert oppsett.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Kan verta dyrare på sikt. Høgare løns- og pensjonskostnad samanlikna med AS.</li><li>• NGIR har liten erfaring med drifting av ein bilpark på 10-15 komprimatorbilar.</li><li>• Store investeringar viss Kjevikdalen skal verta start- og stoppunkt for bilane; parkering, vask og vedlikehaldshall, garderobe, kantine m.m.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Ryddige arbeids- og lønsvilkår.</li><li>• Klagehandsaming vert enklare og problem kan løysast raskare.</li><li>• Sjøførarar vert betre integrert inn i NGIR sin organisasjon, og vil vera betre rusta til å vera NGIR sitt ansikt mot kundane.</li><li>• Eigen lokal køyreleiar som har høg lokal kompetanse og kunnskap.</li><li>• Større engasjement internt i NGIR for å arbeida med kontinuerlege forbetringar.</li><li>• Utfordring – dette skal me klara!</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Større administrativ belastning personalmessig i NGIR, personal &amp; løn.</li><li>• Bedriftskultur?</li><li>• Driftsmodellen kan gje utfordringar for næringsdelen av NGIR si verksemd.</li><li>• Viss ein vel eigenregi er det vanskeleg seinare å ombestemma seg.</li></ul>

## Drift basert på anbud:

---



Fordelar	Ulemper
<ul style="list-style-type: none"><li>• Kjent kostnad i anbodsperioden.</li><li>• Arbeidet svært godt skildra og definert.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Leverandør kan gå konkurs, som kan gje utfordringar med å oppretthalda hentetesten. I tillegg kan dette vera skadeleg for NGIR sitt omdøme.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Leverandør har spisskompetanse på transport.</li><li>• Mindre belastning administrasjonsmessig for NGIR (viss god og profesjonell drift).</li><li>• Regelmessig ( kvart 6-8 år) anbodskonkurranse sikrar marknadsmessig "rett" pris.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Språkvanskar</li><li>• Dårligare arbeids – og lønsforhold for sjåførane.</li><li>• Sjåførane risikerer å stå utan jobb når kontraktida går ut.</li><li>• Faren for spekulasjon rundt temaet sosial dumping.</li></ul>

Grafen på neste side syner kva oppgåver/tenester NGIR utførte i eigendrift vs anbodsbasert drift i 2016.

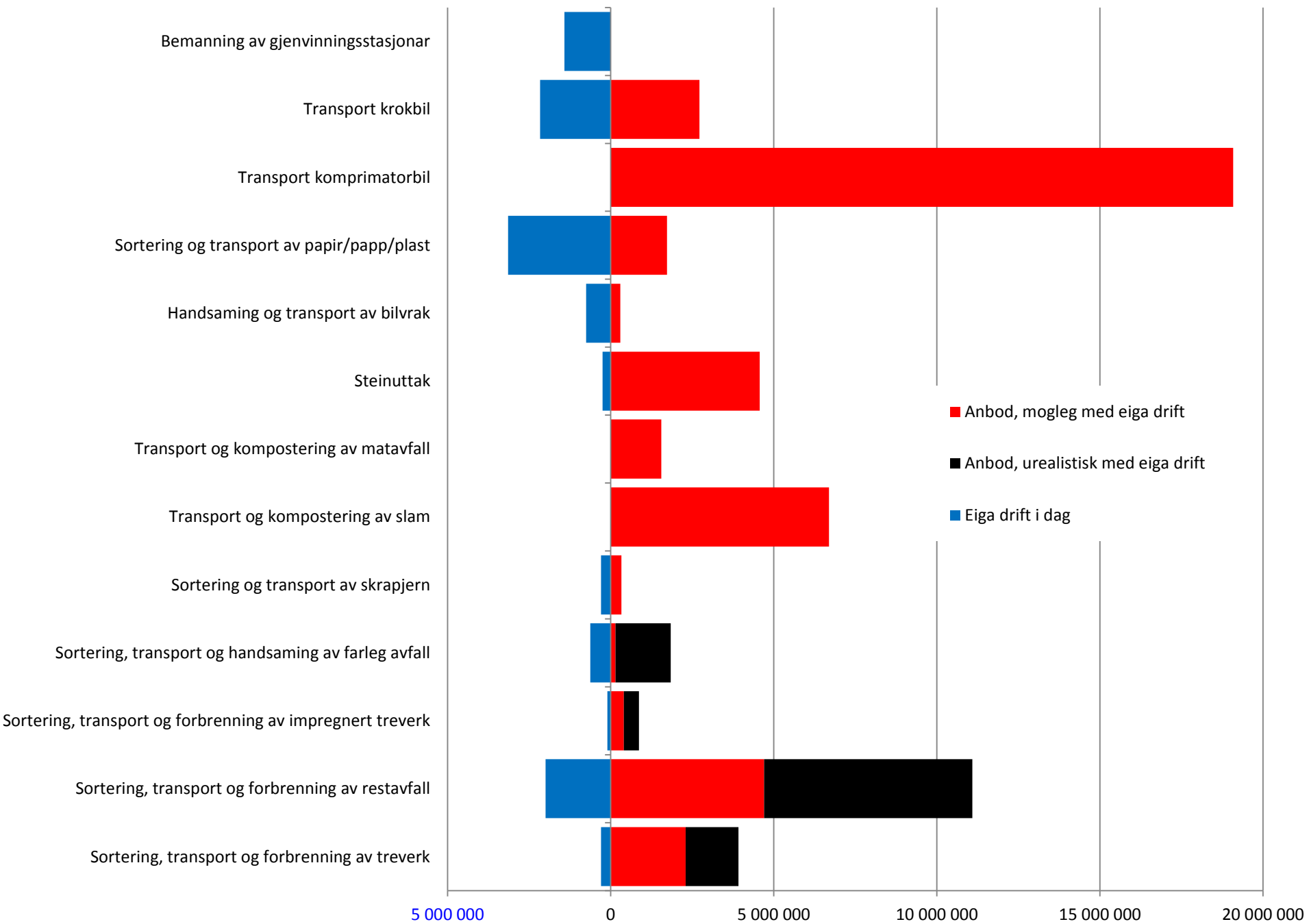
---



Diagrammet er laga for å illustrera kor samansett drift NGIR har, basert på situasjonen i 2016.

Administrasjonen har fram til no i NGIR si historie løypande vurdert kva løysning som skal veljast for dei ulike oppgåvene – i samarbeid med styret.

(Eigne, utfyllande kommentar er lagt ved saka – sjå vedlegg 2.)





Det er sett opp reknestykke for kostnader knytt til drift i eigenregi samanlikna med prisar i anbod frå førre anbodsrunde (anbod nr 2).

Føresetnader:

- Det er rekna kilometer basert på køyring hausten 2017; det er ikkje rekna inn sparte kilometer ved ruteendring/optimalisering.
- Det er ikkje rekna inn leasingkostnader, men rekna med at NGIR kjøper ut bilane og avskriv over 7 år. (Leasingavtalen er over 10 år, og gjev lågare kostnad enn avskrivningar over 7 år.)
- Det er lagt inn lik løn som for NGIR sine egne sjåførar + at det er rekna med 14 mann + ca. 1,5 mann som vikar/timesjåfør.
- Det er ikkje lagt inn auka kostnader til administrasjon, men rekna at dette går opp i opp med tid som går med til å førebu anbod, gjennomføra konkurransar og drifta sjølve anbodet.

Basert på desse føresetnadene vert kostnadsbiletet slik:

Pris per hushaldskunde anbod nr. 2		kr 815
Pris per hushaldskunde eigen regi		kr 875

**Basert på dette reknestykket vil drift i eigenregi gje ei auka kostnad på kr 60 per abonnent.**

Differansen mellom å betala sjåførane RenoNorden-løn og RenoNorden-pensjon kontra NGIR-løn og NGIR-pensjon (viss alt anna likt) er rekna til kr 125 per abonnent. I eit anbod vil det vera kalkulert med eit overskot, og ein rimeleg margin kan utgjera 65 kr per abonnent. Dette kan forklara kvifor auka løns- og pensjonskostnader for NGIR på kr 125 per abonnent likevel berre førar til auka kostnader på kr 60 per abonnent samanlikna med anbod nr 2.

(Kr 125 i auka kostnad løn/pensjon – kr 65 i overskot til eksternt firma = 60 kr i samla auke per abonnent.)

# Uttale frå dei tillitsvalde



15. januar 2018

## Uttale frå dei organiserte i administrasjonen om sak :

### Innsamling av avfall – På anbud eller i eigen regi.

*I saka er dagleg leiar sitt framlegg til vedtak at styret tilrår representantskapet å godkjenne at innsamling av hushaldning og nærings-avfall med komprimatorbilar, skal gjerast i eigen regi.*

Med eitt unntak er dei organiserte i administrasjonen svært skeptisk til å ta eit val om å driva innsamling av hushald og næringsavfall med komprimatorbil, med den erfaringsinnsamling som ligg til grunn for avgjerda.

Me har erfart gjennom mange år, at det er høgtider som jul og påske, heilagdagane i mai og ikkje minst ekstrakjøring i samband med sommarmånadene på hytteavfallet, som gjev dei største utfordringane med personell og bilpark. Me har i det siste opplevd at fleire bilar har vore tatt ut av drift, og at NGIR har leigd inn både bilar og mannskap for å få henta avfallet. Me trur at ein liten transportavdeling som dette tross alt vert, får større kostnader med å leige inn andre selskap som buffer, enn større selskap med fleire tilgjengelege bilar og mannskap.

Dei underteikna organiserte i administrasjonen tilrår at NGIR driv som i dag inntil vi har erfart dei faktiske kostnadene og arbeidsomfang med å driva i eigen regi gjennom eit kalenderår. Vi tilrår å driva som i dag fram til hausten 2018 for å evaluera eigendrifta opp mot dei budsjetterte kostnadane og skaffa eit betre grunnlag for ei slik viktig avgjersele.

  
Roger Fjellsbø  
Tekna

  
Solrun Dreier  
Forskerforbundet

  
Jorun Botne  
Akademikarane

  
Henrik Kjøpstad  
Handel og Kontor

  
Hans Rune Valle  
NITO

Uttale til styresak om innsamling av avfall – På anbud eller i egenregi.

Fagforbundet har hatt møte med medlemmene og kommet til følgende;

Vi hadde en bra diskusjon og etter avstemming fikk vi følgende resultat.

Flertallet vil ha innsamling av avfall ut på anbud.

Men; Vi mener at å ha inn samling i egenregi fram til Juni evt. ut året for å få et bedre grunnlag å regne ut kostnadene på. ( Det har da vært innhenting i egenregi i 1 år)

Det vil dermed gi Fagforbundet et bedre grunnlag å ta en avgjørelse ut fra.

Fagforbundet hos NGIR

  
Frode Pettersen

Tillitsvalgt

  
Liv Eriksen Eide

Vara tillitsvalgt

# Dagleg leiar sitt framlegg til vedtak



Det er vanskeleg å seia kva alternativ som kostnadmessig er mest gunstig over tid . Det er sannsynleg at anbudsmodellen er rimelegare, men det er umogleg å konkludera sikkert. Ein klar økonomisk gevinst den eine eller den andre vegen ville gjort avgjerla lettare. Det vil difor vera andre argument enn dei reint økonomiske som vil liggja til grunn for valet.

Dagleg leiar vil, etter gjentekne vurderingar for og imot, tilrå styret å velja drift i eigenregi. Dei viktigaste momenta er: Full kontroll over eigen kjerneverksemd og den fleksibiliteten dette gjev. Dette er essensielt med tanke på eit kontinuerleg kostnadsfokus. Me har lært mykje om ruteplanlegging og drift av komprimatorbilar etter konkursen til RenoNorden, og ser mange fordelar med denne driftsforma.

Det er likevel fleire viktige moment som talar imot eigenregi:

I tida framover skal NGIR planleggja og gjennomføra fleire store og kostbare prosjekt, og me skal utvikla organisasjonen i Kjevikdalen. Dette er oppgåver som vil krevja mykje av personalet. Dagleg leiar treng tid til å utvikla dagens organisasjon, og 15 nye tilsette vil komplisera dette. Me står framfor ei endring i kommunestruktur og eigarskap. Eit val om eigenregi/anbod burde kanskje vore teke etter at Alver kommune har vorte ein realitet.

Det kan argumenterast med at ved å velja anbod ein periode til, eller ved å forlengja tida med mellombels drift i eigenregi, vil NGIR få eit sikrare grunnlag for avgjerla. Me vil då og ha betre oversikt over NGIR sine framtidsutsikter.

Administrasjonen har vore svært delt i synet på kva som er best å gjera, men me er trygge på at NGIR kan handtera begge løysningar.

## **Dagleg leiar sitt framlegg til vedtak:**

Styret tilrår at representantskapet godkjenner at NGIR legg om drifta slik at innsamling av komprimert avfall frå hushald, hytter og næring vert gjort i eigenregi.

## **Sak 04-18 Innsamling av avfall - på anbod eller i eigenregi forklaring grafikk vedlegg 2**

### **Bemanning av gjenvinningsstasjonar**

Då gjenvinningsstasjonane i Knarvik, på Litlås og på Manger vart opna leigde NGIR inn ekstern aktør til å bemanna dei. NGIR har heile tida bemanna gjenvinningsstasjonen i Kjevikdalen sjølv. NGIR har sidan 2010 bemanna alle gjenvinningsstasjonane sjølv. Denne endringa vart i hovudsak gjort for å få betre kontroll på kundeservice på stasjonane. Kostnaden vart litt høgare ved eiga drift.

### **Transport krokbil**

Transport til/frå gjenvinningsstasjonane har NGIR delvis utført sjølv frå starten. Dei siste åra har NGIR utført om lag all denne transporten sjølv. Analysar viste at kostnaden per tur med eigen transport og leigd transport var relativt lik, men det viste seg at når NGIR køyrde sjølv var gjennomsnittsvakta per konteinar monaleg større. Dette skuldast tettare dialog mellom sjåfør og operatør på gjenvinningsstasjon.

Transport til/frå næringskundar med krok- og liftbil har alltid vore ute på anbod. I siste anbodet har NGIR teke atterhald om at inntil 25 % av krok-transport til/frå næring skal kunna utførast av NGIR. Dette for å kunna utnytta kapasiteten på materiellet til NGIR når det er mindre anna transport.

### **Transport komprimatorbil**

Dette har alltid vore ute på anbod.

### **Sortering og transport av papir/papp/plast**

Dei første åra etter innføring av papirsortering vart papiret sendet vekk for sortering. NGIR har gjort jobben sjølv frå 1999 då sorteringsanlegget stod ferdig. Når NGIR sel ferdig sortert papir, papp eller plast vert det gjort såkalla FOB-avtale (altså at kjøpar sørgjer for transporten). Dei fleste avfallselskap har sett sorteringstenesta ut på anbod og trenden er at det er færre manuelle anlegg og få og store maskinelle anlegg som tek seg av sorteringa. NGIR samlar inn plastemballasje (og no også tekstilar) i lag med papiret og denne miksen er p.t. vanskeleg å sortera med god kvalitet i eit maskinelt anlegg.

### **Handsaming og transport av bilvrak**

I starten var det ein privat aktør som tok seg av sanering av bilvrak, men frå slutten av 90-talet har NGIR gjort denne jobben sjølv. Transport av bilvrak til gjenvinning har ikkje NGIR utført i eigen regi.

## **Steinuttak**

Ved kapasitet grev NGIR av jord og legg til rette for boring og skyting, resten av arbeidet er det private aktørar som utfører. NGIR lesser grus og pukkk til kundane.

## **Transport og kompostering av matavfall**

Nokre år før NGIR starta med matavfallsinnsamling vart det bestemt at NGIR skulle byggja eige komposteringsanlegg. Dette vart gjort om då nye utrekningar viste at det ville verta noko rimelegare å transportera matavfallet vekk og la andre ta hand om komposteringa. I byrjinga var dette ute på anbod, no har NGIR eit offentleg-offentleg samarbeid med SIM til ein låg pris i marknaden. NGIR har sjølv ikkje transportert noko av matavfallet til kompostering, men vurderer no å gjera det for å utnytta kapasiteten på eigen bilpark. Siste 2 åra har det vore drive prøveprosjekt hjå NGIR for å sjå om det kan svara seg å handsama matavfallet sjølv. Førebels analyse viser at dette kan verta aktuelt i framtida.

## **Transport og kompostering av matavfall**

Transport av slam frå kunden sin slamavskiljar til anlegg for slambehandling har alltid vore ute på anbod. Det er Johnny Birkeland AS (no Norva24 AS) som har vunne desse anboda kvar gong. Fram t.o.m. januar 2016 var det NGIR som komposterte slammet. Nye reglar gjorde at dersom NGIR skulle halda fram med dette, måtte det gjerast ein del investeringar og det vart gjort vedtak i styre og representantskap om å gjennomføra desse investeringane. I kontrakten med Norva24 var det ein opsjon om også å kompostera slammet og etter forhandlingar vart det semje mellom partane at Norva24 skulle utføra dette frå februar 2016 og ut kontraktstida i transportkontrakten. Dette vart ei rimelegare løysing for kundane enn å kompostera slammet sjølv. Miljømessig er det truleg også ei betre løysing.

## **Sortering og transport av skrapjern**

NGIR sorterer sjølv, men leiger transport. Tidlegare vart transport leigd ved å utnytta returtransport (avfall frå Bergen vart levert til NGIR og skrapjern vart teke med i retur). No har NGIR FOB-avtale med den som kjøper skrapjern.

## **Sortering, transport og handsaming av farleg avfall**

NGIR sorterer det meste av farleg avfall sjølv, men leiger inn sorteringskompetanse ved feriar/fråver og leiger spisskompetanse når det er trong for det. NGIR transporterer noko farleg avfall sjølv (til ein annan aktør som transporterer vidare til behandling), noko vert gjort med FOB-avtale (t.d. batteri), noko vert handsama som vanlege anbod. NGIR behandlar ikkje farleg avfall sjølv og det er heller ikkje realistisk av det vil skje i framtida.

### **Sortering, transport og forbrenning av impregnert treverk**

NGIR har alltid sortert avfallet sjølv og har hatt anbod på transport og forbrenning. Det er ikkje realistisk at NGIR skal ha eige forbrenningsanlegg for impregnert treverk.

### **Sortering, transport og forbrenning av restavfall**

NGIR har alltid gjort sorteringsjobben sjølv. Etter at deponiforbodet kom har tenesta transport og forbrenning vore sett ut på anbod. Det er meklar/avfallstrader som har vunne anboda og dei styrer avfallet til ulike forbrenningsanlegg. P.t. går det meste av avfallet på tog til Sverige.

Det har tidlegare vore vurdert om NGIR (åleine eller i lag med andre) skal investera i forbrenningsanlegg og levera fjernvarme (i Mongstadorrådet), men det har ikkje vore rekningsvarande med dei føresetnadene som har vore i marknaden (låg straumpris, potensiell utnytting av spillvarme frå Mongstad). NGIR ser det no som ikkje realistisk at NGIR skal ha eige forbrenningsanlegg for restavfall.

### **Sortering, transport og forbrenning av treverk**

NGIR har alltid gjort sorteringsjobben sjølv. NGIR har mesteparten av tida hatt kontrakt med aktør (meklar/avfallstrader) som tek seg av både transport og forbrenning. Marknaden på forbrenning av treverk har endra seg monaleg siste åra og no har NGIR 3 ulike avtalar samstundes (delvis for å sikra avsetning, noko som i periodar med dårleg marknad har vore problematisk, men også for å utnytta prisforskjellar). I 2017 har noko treverk gått til Sverige med trailer, noko har gått til Norsk Gjenvinning på Sotra (og derifrå til ulike forbrenningsanlegg) og noko har gått til Norva24 til kompostering. Når det gjeld transport til Sotra vekslar NGIR mellom eiga køyring og innleigd køyring. Dersom NGIR får tak i rimeleg returtransport vert det leigd køyring, elles vert det vurdert utifrå kapasitet om NGIR skal køyra sjølv eller ikkje. Sorteringsjobben har auka for å kunna levera ein betre kvalitet til kompostering enn til forbrenning, men slik prisane er i marknaden p.t svarar dette seg.

Det har tidlegare vore vurdert om NGIR (åleine eller i lag med andre) skal investera i flisfyringsanlegg og levera fjernvarme (i Knarvik), men det har ikkje vore rekningsvarande med dei føresetnadene som har vore i marknaden (låg straumpris).

### **Andre aktivitetar**

Dei ulike aktivitetane som er skildra over dekkjer store delar av NGIR sin produksjon og er vist for å gje eit overblikk over korleis NGIR vurderer og organiserer ulike aktivitetar. Som ein ser endrar biletet

seg etter kvart og administrasjonen og styret vurderer fortløpande korleis ein skal organisera drifta, anten ved bruk av eigne folk og utstyr eller ved hjelp a ulike anbod med kort eller lang horisont. Dei fleste vurderingane vert gjort utifrå kva som er rimelegast for kunden, men kundeservice, miljø og kvalitet inngår også i vurderingsgrunnlaget og kan få avgjerande verknad i ein del høve (t.d. då NGIR overtok drifta av gjenvinningsstasjonane sjølv). Det er mange andre aktivitetar som kunne vore skildra på same måten, t.d. data- og rekneskapstenester, men oversikta over er dekkjande for mesteparten av drifta.

Det er svært ulikt korleis ulike renovasjonsselskap organiserer arbeidet. Nokre selskap har som prinsipp at dei berre skal vera bestillarselskap (og ikkje utføra noko fysisk arbeid i eigen regi), medan andre selskap gjer det aller meste sjølv. Drifta til NGIR har endra seg i løpet av dei 35 åra selskapet har vore operativt og vil heilt sikkert endra seg i åra framover. Marknaden endrar seg og dermed også føresetnadene som NGIR må ta omsyn til når ein vurderer kva ein skal gjera i eigen regi og kva ein skal nytta private aktørar til.

Uttale til styresak om innsamling av avfall – På anbud eller i egenregi.

Fagforbundet har hatt møte med medlemmene og kommet til følgende;

Vi hadde en bra diskusjon og etter avstemming fikk vi følgende resultat.

Flertallet vil ha innsamling av avfall ut på anbud.

Men; Vi mener at å ha inn samling i egenregi fram til Juni evt. ut året for å få et bedre grunnlag å regne ut kostnadene på. ( Det har da vært innhenting i egenregi i 1 år)

Det vil dermed gi Fagforbundet et bedre grunnlag å ta en avgjørelse ut fra.

Fagforbundet hos NGIR



Frode Pettersen

Tillitsvalgt



Liv Eriksen Eide

Vara tillitsvalgt



15.januar 2018

**Uttale frå dei organiserte i administrasjonen om sak :**  
**Innsamling av avfall – På anbod eller i eigen regi.**

*I saka er dagleg leiar sitt framlegg til vedtak at styret tilrår representantskapet å godkjenne at innsamling av hushaldning og nærings -avfall med komprimatorbilar, skal gjerast i eigen regi.*

Med eitt unntak er dei organiserte i administrasjonen svært skeptisk til å ta eit val om å driva innsamling av hushald og næringsavfall med komprimatorbil, med den erfaringsinnsamling som ligg til grunn for avgjerda.

Me har erfart gjennom mange år, at det er høgtider som jul og påske, heilag dagar i mai og ikkje minst ekstrakøyring i samband med sommarmånadene på hytteavfallet, som gjev dei største utfordringane med personell og bilpark. Me har i det siste opplevd at fleire bilar har vore tatt ut av drift, og at NGIR har leigd inn både bilar og mannskap for å få henta avfallet. Me trur at ein liten transportavdeling som dette tross alt vert, får større kostnader med å leige inn andre selskap som buffer, enn større selskap med fleire tilgjengelege bilar og mannskap.

**Dei underteikna organiserte i administrasjonen tilrår at NGIR driv som i dag inntil vi har erfart dei faktiske kostnadene og arbeidsomfang med å driva i eigen regi gjennom eit kalenderår. Vi tilrår å driva som i dag fram til hausten 2018 for å evaluera eigendrifta opp mot dei budsjetterte kostnadane og skaffa eit betre grunnlag for ei slik viktig avgjersle.**



Roger Fjellsbø  
Tekna



Solrun Dreier  
Forskerforbundet



Jorun Botne  
Akademikarane



Henrik Kjøpstad  
Handel og Kontor



Hans Rune Valle  
NITO