



Innst. 155 S

(2009–2010)

**Innstilling til Stortinget
fra kontroll- og konstitusjonskomiteen**

Dokument nr. 3:16 (2008–2009)

**Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens
undersøking av drift og vedlikehold av vegnettet**

Vedlegg 12: Referat fra åpen høring



Innst. 155 S

(2009–2010)

Innstilling til Stortinget fra kontroll- og konstitusjonskomiteen

Dokument nr. 3:16 (2008–2009)

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens undersøkning av drift og vedlikehold av vegnettet

Til Stortinget

1. Sammendrag

1.1 Innleiing

Det er gjort greie for dei overordna måla for transportpolitikken i Nasjonal transportplan 2006–2015. Dei sentrale måla er færre drepne og alvorleg skadde i vegtrafikken, meir miljøvennleg bytransport, betre framkomstforhold i og mellom regionar, eit meir effektivt transportsystem og eit transportsystem som er tilgjengeleg for alle. Desse måla er førte vidare i Nasjonal transportplan 2010–2019, der overordna mål for transportpolitikken er å tilby eit effektivt, tilgjengeleg, sikkert og miljøvennleg transportsystem som dekkjer behovet for transport i samfunnet og fremmar regional utvikling.

Gode framkomstforhold er viktig for næringslivet og for å halde oppe busetjinga i distrikta. Drift og vedlikehold av vegnettet skal medverke til å gi gode og sikre framkomstforhold for trafikantane heile året.

I 2003 blei det gjennomført ei omfattande omstilling i Statens vegvesen. Hovudgrepet i omstillinga var omorganisering av forvaltningsdelen i Statens vegvesen og utskiljing av produksjonsverksemda til det statlege aksjeselskapet Mesta AS. Drifts- og vedlikehaldsoppgåver som produksjonsverksemda i Statens vegvesen tidlegare hadde teke hand om, blei gradvis konkurranseutsette gjennom drifts- og vedlikehaldskontraktar med funksjonsansvar (funksjonskontraktar). Full konkurranseutsetjing blei oppnådd i 2006. Per 31. desember 2008 var det totalt 105 funk-

sjonskontraktar i drift. I 2008 var den totale omsetninga gjennom funksjonskontraktane på 2,1 mrd. kroner.

Formålet med funksjonskontraktar er å halde ved lag vegnettets funksjon eller tilstand i kontraktperioden gjennom å sikre trafikkavviklinga frå dag til dag og ta hand om mindre reparasjonar av vegnettet. Funksjonskontraktane omfattar ikkje større vedlikehaldsarbeid, for eksempel asfaltering av veg og vegmerking.

Statens vegvesen har ansvaret for drift og vedlikehold av riks- og fylkesvegnettet, mens kommunane har ansvaret for dei kommunale vegane. Statens vegvesen er samansett av Vegdirektoratet og fem regionvegkontor: Region aust, Region sør, Region vest, Region midt og Region nord. Regionvegkontora har ansvaret for strategisk planlegging, styring, ressursdisponering og fellesoppgåver for heile regionen. I kvar region er det distriktskontor, i alt 30 på landsbasis. Det er distrikta som har det utøvande ansvaret for funksjonskontraktane. For kvar kontrakt er det ein byggeleiar som står for den daglege oppfølginga av funksjonskontraktane.

Statens vegvesen er som byggherre ansvarleg for at entreprenørane forvaltar funksjonskontraktane i samsvar med standardane som Vegvesenet har sett for drift og vedlikehold av vegnettet, og i samsvar med overordna målsetjingar om tryggleik og gode framkomstforhold i trafikken.

Målet med undersøkinga er å vurdere om drifts- og vedlikehaldsoppgåver blir styrte og utførte slik at omsynet til trafikktryggleik og framkomstforhold på vegnettet er sikra. Dette er gjort gjennom å undersøkje i kva grad utføringa av drift og vedlikehold av vegnettet legg til rette for gode og sikre framkomstforhold. Vidare er det undersøkt i kva grad Samferdselsdepartementets og Statens vegvesens styring og oppfølging på området legg til rette for effektiv drift

og vedlikehald av vegnettet. Det er under dette undersøkt i kva grad byggherren i forvaltninga av funksjonskontraktane legg til rette for effektiv drift og vedlikehald av vegnettet. I den samanheng er det i undersøkinga gjort greie for i kva grad det er oppnådd konkurranse på entreprenørmarknaden.

Problemstillingar knytte til vedlikehaldsetterslepet for riksvegane og større vedlikehald som ikkje er omfatta av funksjonskontraktane, er haldne utanfor undersøkinga. Stortinget er gjennom St.prp. nr. 1 blitt orientert om at det er eit vedlikehaldsetterslep på vegnettet, og at dette har auka dei seinare åra.

1.2 Oppsummering av undersøkinga

Undersøkinga omfattar tidsperioden 2003–2009. Visse delar av undersøkinga gjeld heile denne perioden, mens andre gjeld delar av perioden.

For å svare på problemstillingane i undersøkinga er det gjennomført dokumentanalyse og ei caseundersøking. Det er også gjennomført ei spørjeundersøking blant byggjeleiarar og seksjonsleiarar i Statens vegvesen med ansvar for drift og vedlikehald av vegnettet. Vidare er det gjort intervju med Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, dei fem regionane i Statens vegvesen og eit utval på fire distrikt.

Dokumentet gjer nærmare greie for gjennomføringane av undersøkingane.

1.2.1 Manglar som gjeld kvaliteten på drifta av vegnettet

Samferdselsdepartementet har i St.prp. nr. 1 slått fast at rettidig drift av vegnettet, utført med riktig kvalitet, er avgjerande for å sikre at vegsystemet oppfyller dei forventningane trafikantane har til gode og sikre framkomstforhold heile året.

Byggjeleiarane gjer to gonger i året ei evaluering av entreprenørane. Ein gjennomgang av evaluerings-skjema for vintersesongen 2007/2008 og sommarseongen 2008 viser at det for om lag halvparten av kontraktane er mangelfull utføring av drifts- og vedlikehaldsarbeidet. Det gjeld både vinterdrift, punktlegskap og kvalitet på levert produkt. Vegdirektoratet har i intervju stadfesta at det ikkje vurderer dette resultatet som tilfredsstillande.

Dette inntrykket blir forsterka av resultatane frå SINTEFs caseundersøking av to utvalde vegstreknningar på E14 og RV705. Undersøkinga dokumenterer ei rekkje avvik i forhold til krava som er definerte i Statens vegvesens Håndbok 111 Standard for drift og vedlikehold.

SINTEFs vurdering av føretilstanden på vegen i vintersesongen viste avvik i forhold til krava som er fastsette i funksjonskontrakten i 14 av 24 observasjonar på E14. På RV705 blei det funne avvik i 15 av 22 observasjonar. Eit eksempel på avvik frå kontraktkrava var manglande strøing på våt is (hålkføre).

Vidare kunne SINTEFs undersøking dokumentere ei rekkje avvik som gjaldt

- føretilstand på gang- og sykkelveg
- vegtilstand og siktforhold i kryss
- tilstand i busslomme, leskur og tilhøyrande gangareal

Det blei vidare registrert snødekte skiltplater på både E14 og RV705. For sommardrifta viste SINTEFs undersøking at det var fleire avvik og manglar knytte til

- vedlikehald av vegdekket
- drems- og avløpsanlegg
- skilt

For drift av grøntareal og skråningar, rasteplassar og lysanlegg var det mindre avvik.

På bakgrunn av det som er nemnt ovanfor, er det i undersøkinga stilt spørsmål om kvaliteten på driftsarbeidet er tilstrekkeleg til å medverke til gode og sikre framkomstforhold for trafikantane heile året.

I svarbrevet sitt til Riksrevisjonen understrekar Samferdselsdepartementet at det er viktig å fokusere på om kvaliteten på drifta av vegnettet er tilfredsstillande. For å rette opp mange av dei forholda som Riksrevisjonen peiker på, meiner departementet likevel at det vil vere behov for blant anna auka stikkprøvekontroll og handheving og innføring av økonomiske sanksjonar. Departementet peiker på at dette er tiltak som vil gi behov for meir ressursar for å kunne gjennomførast.

Samferdselsdepartementet peiker vidare på at ved innføringa av systemet med funksjonskontraktar blei mykje av risikoen knytt til drift og vedlikehald av vegnettet plassert hos entreprenørane. Etter departementets syn kan det stillast spørsmål ved om dette er den beste løysinga. Departementet opplyser at det kan bli aktuelt at fleire oppgåver blir bestilte særskilt, og ikkje definerte gjennom funksjonsansvar. Dette vil overføre meir av risikoen til Statens vegvesen.

1.2.2 Manglar ved styringa og oppfølginga av drift og vedlikehald av vegnettet

1.2.2.1 MANGELFULL RAPPORTERING OM DRIFTSTILSTANDEN PÅ VEGNETTET

Stortinget stiller gjennom løyvingsreglementet § 9 krav om mål- og resultatstyring som styringsform i forvaltninga. Krava er førte vidare og konkretiserte i økonomireglementet for staten. Der er det slått fast at verksemdene skal fastsetje mål og resultatkrav innanfor ramma av disponible ressursar og føresetnader gitt av overordna styremakt, og sikre at ein når fastsette mål og resultatkrav, og at ressursbruken er effektiv. For å sikre at mål og resultatkrav blir nådde

på ein effektiv måte, skal verksemdene rapportere om måloppnåing og resultat internt og til overordna styresmakt.

Undersøkinga viser at Samferdselsdepartementet gjennom tildelingsbrev til Statens vegvesen har fastsett mål på drifts- og vedlikehaldsområdet. Vidare har Statens vegvesen nedfelt mål for tryggleik og framkomstforhold på vegnettet gjennom resultatavtalane mellom vegdirektøren og regionvegsjefane. Desse måla er førte vidare i resultatavtalane mellom regionvegsjefane og distriktsvegsjefane. Vegdirektoratet har også fastsett rammer for etatens arbeid med funksjonskontraktar gjennom blant anna handbøker og rundskriv.

Frå 2007 har Samferdselsdepartementet stilt strengare krav til rapportering når det gjeld funksjonskontraktar. Undersøkinga viser likevel at fleire av krava ikkje er innfridde, og at departementet ikkje mottok rapportering som gir systematisk tilbakemelding om oppfølginga av styringssignal som gjeld funksjonskontraktar. Samferdselsdepartementet har i tildelingsbrev blant anna peikt på at Statens vegvesen skal prioritere tiltak som er viktige for trafikkstryggleiken, og då særleg oppgåver retta mot vegstrekningar med mange og alvorlege ulykker. Departementet har likevel ikkje innhenta rapportering som gir konkret tilbakemelding om korleis dette styringssignalet blir følgt opp.

Undersøkinga viser òg at det ikkje ligg føre rapportering – verken internt i Statens vegvesen eller til Samferdselsdepartementet – som gir påliteleg informasjon om tilstanden når det gjeld drift av vegnettet. Rapporteringa gjeld primært utgreiingar om tiltak og styringsutfordringar og økonomiske data, og inneheld i lita grad resultatinformasjon. Rapporteringa gir ikkje systematisk informasjon om kvaliteten på driftsarbeidet til entreprenørane. Det manglar dermed grunnlag for å vurdere om drifta er utført i samsvar med fastsette standardar, og for å samanlikne kvalitet mellom forskjellige kontraktar, entreprenørar og distrikt.

Den resultatinformasjonen som ligg føre, er i all hovudsak basert på brukarundersøkingar. Dei kan medverke til å sikre brukarperspektivet ved å gi eit bilete av korleis trafikantane opplever tilstanden på vegnettet. Vegdirektoratet har likevel i intervju hevd at undersøkingane ikkje er eigna som styringsinformasjon i oppfølginga av funksjonskontraktane. Dette kjem blant anna av at brukarane ikkje tek omsyn til standardkrav, og at svara deira ikkje kan knytast til spesifikke kontraktområde.

På bakgrunn av desse manglane i rapporteringa er det i undersøkinga stilt spørsmål om Samferdselsdepartementet og leiinga i Statens vegvesen har tilstrekkeleg styringsinformasjon til å kunne vurdere

om drifta av vegnettet skjer i samsvar med fastsette standardar.

1.2.2.2 MANGELFULL STYRING OG OVERSIKT OVER DRIFTSTILSTANDEN PÅ VEGNETTET

Reglementet for økonomistyring i staten slår fast at styringssystemet i departementet skal sikre tilstrekkeleg styringsinformasjon og forsvarleg avgjerdsgrunnlag. Departementet skal i tillegg fastsetje overordna mål og styringsparametrar for dei underliggjande verksemdene for å kunne vurdere måloppnåing og resultat.

Den jamlege oppfølginga for å sikre tilstrekkeleg kvalitet på leveransane frå entreprenørane er delegert frå Vegdirektoratet til regionvegsjefane. Regionane har likevel i intervju peikt på at det er distrikta som har den utøvande makta knytt til funksjonskontraktane, og at regionnivået ikkje har ei systematisk oppfølging av distrikta for å innhente oversikter over tilstanden når det gjeld drift av vegnettet. Regionane sit ikkje med aggregerte data eller samanfattande vurderingar av kvaliteten på drifta i dei ulike kontraktområda.

Undersøkinga viser òg at byggjeleiarane ser veikskapar ved forvaltninga av funksjonskontraktane. Om lag to tredelar av byggjeleiarane gir i spørjeundersøkinga uttrykk for at systemet med funksjonskontraktar berre i noka eller i lita grad gir byggjeleiararen tilstrekkeleg oversikt over tilstanden på vegnettet. Dette inneber at mange av dei som har det utøvande ansvaret for å sikre tilstrekkeleg kvalitet på leveransar frå entreprenørane, meiner at deira eiga oversikt over tilstanden på vegnettet ikkje er tilstrekkeleg. I undersøkinga er det på denne bakgrunn stilt spørsmål om Statens vegvesen har sett i verk tilstrekkelege tiltak for å sikre nødvendig oversikt.

Ei god oversikt over driftstilstanden på vegnettet på alle nivå er sentralt for at departementet og leiinga i Statens vegvesen skal kunne gi tilstrekkelege og relevante styringssignal. Derfor er det i undersøkinga peikt på at det er grunn til å stille spørsmål ved at store kontraktverdiar blir forvalta i ytste ledd i verksemda utan at leiinga i Statens vegvesen har sørgd for at det er etablert styringssystem som i større grad sikrar oppfølging av om ein oppnår tilfredsstillande resultat. Det blir i undersøkinga også stilt spørsmål om Samferdselsdepartementet har følgt opp det overordna ansvaret sitt for at Statens vegvesen som underliggjande etat har styringssystem som sikrar forsvarleg gjennomføring og tilstrekkeleg styringsinformasjon.

Samferdselsdepartementet understrekar i svarbrevet sitt at det er viktig å undersøkje om rapporteringa av driftstilstanden på vegnettet er tilfredsstillande. Departementet viser til Riksrevisjonens funn knytte til mangelfull rapportering og ulik praksis frå

region til region, og stadfestar dessutan at ansvar ser ut til å vere skuva langt ut i organisasjonen. Etter departementets syn er dette problemstillingar som Vegdirektoratet vil ta tak i ved å sjå på ulike typar organisering, under dette om Vegdirektoratet skal ha ei sterkare rolle.

1.2.2.3 MANGLANDE EVALUERINGAR AV EIT OMRÅDE MED STORE STYRINGS-UTFORDRINGAR

Etter økonomireglementet § 16 skal alle verksemdar sørge for at det blir gjennomført evalueringar for å få informasjon om effektivitet, måloppnåing og resultat innanfor heile eller delar av ansvarsområdet til verksemda og aktivitetane ho driv. Evalueringane skal kaste lys over kor formålstenleg for eksempel eigarskap, organisering og verkemiddel er. Frekvensen og omfanget av evalueringane skal avgjerast ut frå "virksomhetens egenart, risiko og vesentlighet".

Undersøkinga viser at Vegdirektoratet ved fleire høve har gitt departementet utgreiingar om styringsutfordringar i samband med oppfølging av funksjonskontraktar. Blant anna er departementet gjort kjent med prisaukar, utfordringar knytte til implementering av nye kvalitetssystem, problem med leveransar under ekstraordinære vêrforhold og ressursproblem knytte til å gjennomføre stikkprøvekontrollar.

Undersøkinga viser likevel at det ikkje er gjort systematiske evalueringar på dette området, verken av Vegdirektoratet eller av departementet. Samferdselsdepartementet har i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 signalisert at departementet i 2009 vil setje i gang ei evaluering av konkurranseutsetjinga av drifts- og vedlikehaldsoppgåvene. På bakgrunn av krav i økonomireglementet og dei nemnde veikskapane i den ordinære rapporteringa, er det i undersøkinga stilt spørsmål om ikkje Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet tidlegare burde ha innhenta systematisk kunnskap om eit område med styringsutfordringar, for å sikre at midlane som blir løyvde til kjøp av drifts- og vedlikehaldstenester gjennom funksjonskontraktar, blir forvalta på ein effektiv måte.

Samferdselsdepartementet opplyser i svarbrevet sitt at evalueringa som blei varsla i Nasjonal transportplan 2010–2019, no er sett i gang. Etter departementets syn vil det vere naturleg at evalueringa omfattar mange av problemstillingane som er tekne opp i Riksrevisjonens undersøking.

1.2.2.4 LÅGT KONTROLLNIVÅ I MANGE KONTRAKTAR OG MANGELFULL OPPFØLGING

Samferdselsdepartementet har gjennom Statens vegvesen ansvaret for at drift og vedlikehald på vegnettet skjer i samsvar med Stortingets føresetnader om gode og sikre framkomstforhold for trafikantane heile året. Stikkprøvekontrollar er eitt av verkemidla for å sikre at drifta av vegnettet er rettidig og blir utført med riktig kvalitet.

Samferdselsdepartementet har i tildelingsbrev for 2007, 2008 og 2009 understreka Vegvesenets kontrollansvar med utføringa av funksjonskontraktane. Byggherren skal i tråd med fastsette planar kontrollere tilstanden på vegane gjennom stikkprøvekontrollar. Formålet er å sikre at entreprenøren utfører arbeidet i samsvar med fastsette kontraktkrav. Det er tilrådd eit kontrollomfang på 1–4 dagsverk per kontrakt per måned. Dette kontrollomfanget skal sikre oppfølging av kontraktar med ein gjennomsnittleg kontraktsum på om lag 92 mill. kroner.

Undersøkinga viser at Statens vegvesen har auka kontrollverksemda dei seinare åra. Ein gjennomgang av rapporteringa av kontrollverksemda viser likevel at det for mange kontraktar blir brukt lite ressursar til kontroll samanlikna med det tilrådde kontrollomfanget. Vidare viser undersøkinga at det faktiske kontrollnivået er lågare enn det som går fram av fastsette kontrollplanar. I spørjeundersøkinga gir dessutan fire av fem byggeleiarar uttrykk for at det ikkje er nok byggherreressursar til å føre tilstrekkeleg og forsvarleg kontroll med vegnettet. Dette blir stadfesta i intervju med Vegdirektoratet og regionane. Det er i undersøkinga stilt spørsmål om omfanget av stikkprøvekontrollane er tilstrekkeleg til å sikre tilfredsstillande kvalitet på arbeidet til entreprenørane.

I rapporteringa om kontrollverksemda er det gitt opplysningar om kor mange dagsverk som er brukte til kontroll, og kor mange strekningar som er kontrollerte. Undersøkinga viser at data ikkje blir systematisk analyserte, verken på regionnivå eller i Vegdirektoratet. Vegdirektoratet har i intervju framheva at kontrollnivået i den enskilde regionen er regionvegvesens ansvar. Vegdirektoratet er likevel kjent med at det for visse kontraktar i praksis ikkje blir gjennomført kontroll. Direktoratet har i visse tilfelle sendt data vidare til Samferdselsdepartementet gjennom den ordinære, periodiske rapporteringa. Gjennom denne rapporteringa blir det opplyst om omfanget av kontrollverksemda, men desse data er ikkje sedde i samheng med planlagt og tilrådd kontrollnivå. På bakgrunn av at departementet har understreka at kontrollansvaret til Statens vegvesen er viktig, blir det i undersøkinga stilt spørsmål om Vegdirektoratets oppfølging overfor regionane har vore tilstrekkeleg. Det er i undersøkinga også stilt spørsmål om departe-

mentet har hatt tilstrekkeleg styringsinformasjon for å kunne vurdere om kontrollansvaret er sikra på ein tilfredsstillande måte.

1.2.2.5 ØKONOMISKE SANKSJONAR – ULIK PRAKSIS, LITE OMFANG OG MANGLANDE STYRINGSINFORMASJON

Dersom entreprenøren ikkje held ved lag etablerte standardar og rutinar, har Statens vegvesen som byggherre høve til å setje i verk økonomiske sanksjonar overfor entreprenøren.

Statens vegvesen utarbeidde i 2007 ein instruks for handtering av manglar og sanksjonar. Undersøkinga viser at det før implementeringa av den nye instruksen ikkje var gitt sentrale retningslinjer for når det skulle påleggjast sanksjonar, og kor store sanksjonssummane skulle vere. For eksempel hadde to regionar utarbeidd kvart sitt skjema for dette. Regionane har stadfesta i intervju at bruk av sanksjonar i stor grad har vore eit skjønsspørsmål for den ein-skilde byggeleiaren. I undersøkinga er det stilt spørsmål om dette kan sameinast med prinsippet om likebehandling av entreprenørar. I intervju har fleire regionar og distrikt gitt uttrykk for at den nye instruksen i større grad sikrar lik praksis og klarleik i når og korleis sanksjonar skal brukast.

Fleirtalet av regionane har i intervju trekt fram entreprenørens økonomiske interesser som ei årsak til mangelfull utføring av arbeidet ute på vegen. Alle regionane har dessutan understreka at sanksjonar er eit nødvendig verkemiddel for å oppnå ønskt kvalitet. Undersøkinga viser likevel at omfanget av sanksjonar utgjer berre nokre få promille av omsetninga gjennom funksjonskontraktane. Det er i intervju vist til at det er ein samanheng mellom kontrollar og sanksjonar ved at det i kontraktområde med fleire kontrollar også har vore ein auke i bruk av sanksjonar. Undersøkinga viser at kontrollomfanget i mange tilfelle er lågt. Dette, kombinert med eit svært lite omfang av sanksjonar sett i forhold til det totale kontraktvolumet, ligg til grunn for at det i undersøkinga er stilt spørsmål om entreprenørane har hatt tilstrekkelege incentiv til å levere høg kvalitet på drifta av vegnettet.

Etter Vegdirektoratets overslag låg dei økonomiske sanksjonane i tilknytning til drift og vedlikehald av riksvegar på ca. 15 mill. kroner i perioden 2003–2008. Etter Vegdirektoratets syn gir ikkje rekneskapsen eit fullstendig bilete av omfanget av økonomiske sanksjonar. Årsaker til dette er blant anna at rekneskapsposten også omfattar dagbøter knytte til investeringsprosjekt, og at det har vore ulik rekneskapsføring av sanksjonar i perioden. Vegdirektoratet har vidare opplyst at det ikkje har utarbeidd oversikt over kor stor del dei økonomiske sanksjonane utgjer av det totale kontraktvolumet. På bakgrunn av mangl-

full rekneskapsføring og manglande analysar er det i undersøkinga stilt spørsmål om Vegdirektoratet i tilstrekkeleg grad har sikra seg styringsinformasjon om bruken av sanksjonar som eit sentralt verkemiddel i oppfølginga av entreprenørane.

1.2.2.6 MANGLAR VED RAPPORTERING FRÅ ENTREPRENØRAR

Statens vegvesens styring og oppfølging av entreprenørane er basert på at desse har etablert eit kvalitetssystem i samsvar med krava i kontrakten. Sidan 2008 er det stilt krav om at kvalitetssystemet skal vere i samsvar med ISO-standardar. Som ein del av dette har entreprenørane fått eit stort ansvar for eigenkontroll. Samtidig er det stilt sterkare krav til rapporteringa frå den ein-skilde entreprenøren til byggherren.

For kontraktar som er inngådde frå og med 2008, er det innført krav om at entreprenørane som ein rutine skal gi tilstandsrapportering i det elektroniske rapporteringssystemet ELRAPP kvar 14. dag, i tillegg til jamleg avvikrapportering. Tilstandsrapporteringa er ei samleoversikt som blant anna skal vise kva for driftsprosessar som er inispiserte og funne i orden. Det skal òg gå fram korleis avvik skal følgjast opp.

Ein gjennomgang av tilstandsrapporteringa viser at ein del entreprenørar ikkje etterlever fastsette rapporteringskrav. Rapporteringa er av varierende regularitet, og innhaldet og detaljeringsnivået i rapporteringa er vekslende sidan entreprenørane i hovudsak sjølv utformar skjemaet for tilstandsrapportering. Manglane i rapporteringa frå mange av entreprenørane blir også stadfesta i spørjeundersøkinga.

Innføringa av ISO-standardar, med vekt på kvalitetssystem og eigenkontroll hos entreprenørane, føreset at rapporteringa er av ein kvalitet som sikrar byggherren god oversikt over tilstanden på vegnettet. På bakgrunn av dei nemnde manglane ved rapporteringa er det i undersøkinga stilt spørsmål om byggherren har grunnlag for tilstrekkeleg og forsvarleg kontroll med entreprenørane.

1.2.2.7 SVAK KONKURRANSE PÅ ENTREPRENØRMARKNADEN

I samband med omorganiseringa av Statens vegvesen blei konkurranseutsetjing trekt fram som eit verkemiddel for å oppnå størst mogleg effektivitet. Konkurranse mellom leverandørane er ein føresetnad for at det kan gjennomførast effektive anskaffingar.

Undersøkinga viser at det for 37 pst. av kontraktane som var sette i verk i åra 2003–2009, berre var éin eller to entreprenørar som la inn tilbod då kontraktane blei utlyste. Konkurransesituasjonen er særleg krevjande i Region midt og Region nord, der det for høvesvis to tredelar og halvparten av kon-

traktane har vore færre enn tre tilbydarar. Vegdirektoratet stadfestar i intervju at det vurderer prosessar med færre enn tre tilbydarar som lite tilfredsstillande for å sikre tilstrekkeleg konkurranse.

Vidare viser undersøkinga at marknaden er dominert av tre entreprenørar når kontraktane blir lyste ut: Mesta AS, Kolo Vegdekke AS og NCC. Mesta AS hadde ansvaret for 61 pst. av kontraktane som var i drift per 31. desember 2008, og har såleis ei svært dominerande rolle i marknaden.

Vegdirektoratet har prøvd ut ulike kontraktstrategiar for å auke konkurransen på entreprenørmarknaden. Det er likevel enno ikkje sett i gang eit systematisk arbeid for å prøve ut ulike kontraktstrategiar.

På bakgrunn av dei nemnde forholda, er det i undersøkinga stilt spørsmål om det i tilstrekkeleg grad er oppnådd konkurranse om funksjonskontraktane.

I svarbrevet sitt viser Samferdselsdepartementet til at Statens vegvesen har sett i verk fleire tiltak for å betre konkurransen om funksjonskontraktane. Departementet peiker på at det på dette feltet har vore dialog med entreprenørbransjen, og at det er hausta erfaringar frå europeiske land. Departementet opplyser at Vegdirektoratet vil følgje opp dette arbeidet for å sikre best mogleg konkurranse gjennom utprøving av nye kontraktformer.

1.2.2.8 ANDRE KOMMENTARAR

Samferdselsdepartementet opplyser elles i svarbrevet sitt at det er kjent med at Statens vegvesen har hatt jamleg evaluering og diskusjon av kontraktformer gjennom seminar og møte der også entreprenørar har delteke. Det har òg vore ein dialog med vegstyresmakter i andre land som har erfaring på området. Departementet peiker òg på at det har skjedd ei oppdatering i systemet for oppfølging av funksjonskontraktane, slik at det betre enn før kan sikre at det som er bestilt gjennom funksjonskontraktane, blir levert. Dette skjer ved betre kvalitetsrutinar hos entreprenøren, nye rutinar for stikkprøvekontrollar og nytt IT-system for kontinuerleg oppfølging av kontraktarbeidet.

Samferdselsdepartementet understrekar vidare at det har vore aukande fokusering på funksjonskontraktar både i Statens vegvesen og i departementet. Etter departementets syn er det likevel ingen tvil om at det framleis er eit klart potensial for forbetring og vidareutvikling. Riksrevisjonens rapport vil vere eit viktig bidrag i det vidare arbeidet, opplyser departementet.

1.3 Riksrevisjonens merknader

Undersøkinga viser at det gjennom dei kontraktvise evalueringane av drifts- og vedlikehaldsarbeidet som entreprenørane gjer, er påvist mangelfull utfø-

ring, og det gjeld både vinterdrift, punktlegskap og kvalitet på levert produkt. Vidare er det gjennom caseundersøkinga av utvalde vegstrekningar dokumentert ei rekkje avvik blant anna i forhold til krava til føretilstand i vintersesongen. Riksrevisjonen understrekar at utføringa av drift og vedlikehald av vegnettet skal helde ein kvalitet som er tilstrekkeleg til å medverke til gode og sikre framkomstforhold for trafikantane heile året.

Riksrevisjonen har merkt seg at Samferdselsdepartementet har nedfelt mål som er relevante for funksjonskontraktar. Undersøkinga viser likevel at departementet ikkje mottek rapportering som gir systematisk tilbakemelding på om styringssignal som gjeld funksjonskontraktar, blir følgde opp. Blant anna har Samferdselsdepartementet i tildelingsbrev peikt på at Statens vegvesen innanfor drift og vedlikehald skal prioritere tiltak som er viktige for trafikktryggleiken. Departementet har likevel ikkje innhenta rapportering som gir konkret tilbakemelding på korleis dette styringssignalet blir følgt opp. Undersøkinga viser vidare at det ikkje ligg føre rapportering som gir påliteleg informasjon om driftstilstanden på vegnettet. Riksrevisjonen stiller spørsmål ved korleis Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen kan vurdere om drifta av vegnettet skjer i samsvar med fastsette standardar og prioriteringar utan slik informasjon.

Undersøkinga viser at det er etablert eit desentralisert styringssystem for drift og vedlikehald av vegnettet. Dette kjem til uttrykk ved at oppfølgingsansvaret for funksjonskontraktar er delegert frå Vegdirektoratet til regionane og vidare til distrikta og den einskilde byggjeleiaren. Gjennom funksjonskontraktane blir dermed store kontraktverdiar forvalta i ytste ledd av verksemda utan at det er etablert styringssystem som i tilstrekkeleg grad sikrar oppfølging av om ein oppnår tilfredsstillande resultat. Samferdselsdepartementet seier seg einig i at ansvar er skuva langt ut i organisasjonen, og viser til at Vegdirektoratet skal vurdere ulike typar organisering, under dette om direktoratet skal ha ei sterkare rolle. Riksrevisjonen ser positivt på dette, men vil samtidig understreke at Samferdselsdepartementet har overordna ansvar for at Statens vegvesen som underliggjande etat har styringssystem som sikrar forsvarleg gjennomføring og tilstrekkeleg styringsinformasjon.

Riksrevisjonen har merkt seg at Statens vegvesen har auka kontrollverksemda dei seinare åra. Undersøkinga viser likevel at det for mange kontraktar blir brukt lite ressursar til kontroll, og at det faktiske kontrollnivået er lågare enn det som er planlagt ut frå fastsette kontrollplanar. I lys av at funksjonskontraktane er samfunnsmessig og økonomisk svært viktige, peikar Riksrevisjonen på at byggherren i tilstrekkeleg grad må følgje opp det arbeidet entrepre-

nørane gjer for å sikre at drifts- og vedlikehaldsoppgåvene blir utførte med riktig kvalitet. Riksrevisjonen peikar vidare på at det er viktig at entreprenørane får tilstrekkelege incentiv til å levere høg kvalitet på drifta av vegnettet.

Når det gjeld økonomiske sanksjonar, viser undersøkinga at det tidlegare har vore ulik praksis for fastsetjing av desse. Statens vegvesen har innført ein ny sanksjonsinstruks, og Riksrevisjonen føreset at denne vil føre til ein meir einskapleg praksis i bruken av sanksjonar.

Konkurranse mellom fleire entreprenørar vil vere ein føresetnad for at det kan gjennomførast effektive anskaffingar. Undersøkinga viser at det for ein stor del av kontraktane berre er éin eller to entreprenørar som legg inn tilbod, og at marknaden er dominert av nokre få entreprenørar. Samferdselsdepartementet viser til at Vegdirektoratet vil arbeide for å sikre best mogleg konkurranse gjennom utprøving av nye kontraktformer. Riksrevisjonen understrekar at det er viktig å setje i gang eit systematisk arbeid for å stimulere konkurransen på entreprenørmarknaden.

Samferdselsdepartementet viser til ulike tiltak Statens vegvesen har gjennomført for å sikre ei god oppfølging av funksjonskontraktane, både gjennom eigne system og rutinar og gjennom betre kvalitetsrutinar hos entreprenørane. Etter departementets syn er det likevel ingen tvil om at det framleis er eit klart potensial for forbetring og vidareutvikling. Riksrevisjonen merkjer seg at departementet no har sett i gang eit evalueringsarbeid om funksjonskontraktar, og legg til grunn at dette arbeidet fører til betringar både i kvaliteten på drifta av vegnettet og i styringa på området.

1.4 Svar frå Samferdselsdepartementet

Saka er lagd fram for Samferdselsdepartementet, og statsråden har i brev til Riksrevisjonen av 12. august 2009 svart:

«Eg viser til brev av 25.06.2009, vedlagt dokument nr. 3:16 (2008–2009) til Stortinget om Riksrevisjonens gransking av drift og vedlikehald av vegnettet. Eg vil også vise til brev av 29.05.2009 frå Samferdselsdepartementet som svar på Riksrevisjonens sitt utkast til hovudanalyserapport om granskinga av drift og vedlikehald av vegnettet.

Etter mi vurdering tek rapporten opp sentrale problemstillingar knytt til drift og vedlikehald av vegnettet. Det er viktig at vegen trafikantane køyrer på er sikker og held ein god standard. Årleg bruker vi mykje midlar på drift og vedlikehald av vegane og det er nødvendig å ha gode system for å sikre at midlane blir brukte på ein best mogeleg måte.

Riksrevisjonen stiller m.a. spørsmål ved om Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen kan vurdere om drifta av vegnettet skjer i samsvar med fastsette standardar og prioriteringar. Riksrevisjonen meiner det manglar styringssystem som sikrar at sty-

ringssignala frå departementet til Statens vegvesen blir følgt opp. Eg vil her trekkje fram at departementet gjennom m.a. tildelingsbrev og etatsmøte gir klare signal til Statens vegvesen om kva som skal prioriterast. For å sikre at dei fastsette måla faktisk blir oppnådd, er departementet oppteken av at rapporteringa og oppfølginga av desse er så god som mogleg. Departementet vil gå nøye gjennom korleis rapporteringa og oppfølginga kan bli betre.

Riksrevisjonen viser vidare til at det er etablert eit desentralisert styringssystem, der store kontraktssverd blir forvalta i ytterste ledd, men at det ikkje eksisterer gode nok system til å sikre at tilfredsstillande resultat blir oppnådd. Samferdselsdepartementet er samd i at dette er ei utfordring.

Eg registrerer at Riksrevisjonen er positiv til at Vegdirektoratet no skal vurdere ulike typar organisering for å sikre tilfredsstillande måloppnåing. Uavhengig av kva slags organisering direktoratet fell ned på, vil Samferdselsdepartementet ha eit overordna ansvar for at det blir etablert solide styringssystem som varetek behovet for styringsinformasjon.

Det er viktig at byggherren følgjer opp det arbeidet som entreprenørane utfører for å sikre seg at drifts- og vedlikehaldsoppgåvene blir utførte i samsvar med dei krav som er sett i kontraktane. Departementet legg til grunn at den sanksjonsinstruksen som Statens vegvesen no har innført, m.a. vil bidra til å sikre betre kvalitet på arbeidet som blir utført.

For å sikre at ein får ein reell konkurranse i samband med utlysning av funksjonskontraktane er det viktig at det er fleire entreprenørar som legg inn tilbod. Eg har registrert at det ved ei rekkje kontraktar er få entreprenørar som legg inn tilbod. Dette er etter mi meining uheldig. Det er derfor viktig at Vegdirektoratet arbeider vidare med å utvikle nye og meir konkurransefremjande kontraktformer.

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 blei det varsla at det skal gjerast ei evaluering av konkurranseutsetjinga av drifts- og vedlikehaldsoppgåvene. Eg har notert at Riksrevisjonen legg til grunn at denne evalueringa kan medføre forbetringar både i kvalitet på drifta av vegnettet og i styringa på området. Eg håpar at denne evalueringa vil kunne gi meir informasjon og kunnskap knytt til konkurranseutsetjinga. Vidare er det også eit mål at evalueringa kan gi oss eit betre grunnlag for å kunne vidareutvikle og forbetre funksjonskontraktane.»

1.5 Uttale frå Riksrevisjonen

Stortinget har gjennom handsaminga av St.prp. nr. 1 føresett at drifta av vegnettet skal vere rettidig og utførast med riktig kvalitet. Tilsvarande understrekar Samferdselsdepartementet at det er viktig at den vegen trafikantane køyrer på, er sikker og held god standard. Riksrevisjonen ser derfor alvorleg på at det er identifisert mangelfull utføring av driftsarbeidet på ei rekkje vegstrekningar.

Undersøkinga viser vidare omfattande manglar i styringssystemet. Rapporteringa om drift av vegnettet er mangelfull, blant anna fordi ho ikkje gir påliteleg informasjon om driftstilstanden på vegnettet. Trass i den desentraliserte organiseringa som er valt, er det ikkje etablert styringssystem som i tilstrekke-

leg grad sikrar at verksemdsleiinga følgjer opp om ein oppnår tilfredsstillande resultat. Samferdselsdepartementet seier seg einig i at dette er ei utfordring. Riksrevisjonen merkjer seg i den samanheng at ulike typar organisering blir vurderte, og at Samferdselsdepartementet vil gå nøye gjennom korleis rapporteringa og oppfølginga kan bli betre. Riksrevisjonen legg til grunn at dette fører til etablering av eit styringssystem som sikrar nødvendig resultatinformasjon og dermed er eit godt grunnlag for heilskapleg og overordna styring.

Samferdselsdepartementet legg vekt på at sanksjonsinstruksen som Statens vegvesen har innført, vil medverke til å sikre betre kvalitet på arbeidet som blir gjort. Riksrevisjonen ser positivt på at Vegdirektoratet har innført ein ny sanksjonsinstruks, men vil samtidig understreke behovet for tett oppfølging av entreprenørane – i form av både stikkprøvekontrollar og samarbeid med sikte på forbetringar i kvalitetssystemet til entreprenørane.

Riksrevisjonen har merkt seg at departementet seier seg einig i at manglande konkurranse i samband med utlysing av funksjonskontraktane er uheldig. Departementet understrekar at det derfor er viktig at Vegdirektoratet arbeider vidare med å utvikle nye og meir konkurransefremmande kontraktformer. Riksrevisjonen føreset at Samferdselsdepartementet følgjer opp at det blir gjort eit systematisk arbeid for å stimulere konkurransen i entreprenørmarknaden.

Samferdselsdepartementet viser til at det årleg blir brukt store midlar på drift og vedlikehald av vegnettet, og at det er nødvendig med gode system for å sikre at midlane blir brukte på best mogleg måte. Riksrevisjonen legg til grunn at den kommande evalueringa av konkurranseutsetjinga av drifts- og vedlikehaldsoppgåvene vil medverke til dette.

2. Behandlingen i komiteen

Komiteen sendte 24. november 2009 spørsmål til samferdselsministeren vedrørende Dokument nr. 3:16 (2008–2009). Statsråden svarte i brev av 1. desember 2009.

I brev datert 26. november 2009 sendte komiteen ytterligere spørsmål i saken. Statsråden besvarte spørsmålene i brev av 8. desember 2009.

Korrespondansen følger som vedlegg til innstillingen.

Som ledd i behandlingen av saken gjennomførte komiteen en åpen kontrollhøring 8. februar 2010.

De problemstillingene komiteen ønsket å få belyst under høringen var:

1. Mangler ved drift og vedlikehold av vegnettet og ansvar for dette.

2. Svak og mangelfull rapportering som medfører at departement og Statens vegvesen ikke har styring og oversikt over driftstilstanden.
3. Anbudsprosesser og konkurranse i relasjon til kostnadsvekst.
4. Konsekvenser for trafikksikkerhet og fremkommelighet på veiene.
5. Fremtidige konsekvenser som følge av regionreform og fylkeskommunenes økte ansvar.

Følgende ble invitert og møtte til høring:

- vegdirektør Terje Moe Gustavsen
- tidligere samferdselsminister Liv Signe Navarsete
- samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa.

Det stenografiske referatet fra den åpne kontrollhøringen følger som vedlegg til innstillingen.

Komiteen har også anmodet brukerorganisasjonene om å komme med skriftlige innspill i saken. Følgende organisasjoner har sendt inn skriftlige innspill:

- Norges Lastebileier-Forbund (NLF)
- Trygg Trafikk
- Norsk Motorcykel Union (NMCU)
- Norges Automobil-Forbund (NAF)
- Syklistenes Landsforening
- Bilaksjonen
- Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV)

De skriftlige innspillene følger som vedlegg til innstillingen.

3. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Bendiks H. Arnesen, Martin Kolberg og Marit Nybakk, fra Fremskrittspartiet, lederen Anders Anundsen, Ulf Erik Knudsen og Øyvind Vaksdal, fra Høyre, Per-Kristian Foss, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Heidi Greni, fra Kristelig Folkeparti, Hans Olav Syversen, og fra Venstre, Trine Skei Grande, har merket seg og slutter seg til målsettingen om at drift og vedlikehold av vegnettet skal medvirke til god og sikker fremkommelighet for trafikantene hele året og at dette må utføres med riktig kvalitet og til riktig tid.

Komiteen har videre merket seg at det i Riksrevisjonens rapport påpekes mangler ved kvaliteten på drift av vegnettet, mangelfull rapportering om driftstilstanden på vegnettet og mangelfull styring og

oversikt over driftstilstanden på vegnettet. Riksrevisjonen påpeker også manglende evalueringer av et område med styringsutfordringer, lavt kontrollnivå og mangelfull oppfølging i mange kontrakter, ulik praksis ved økonomiske sanksjoner, mangelfull rapportering fra entreprenører, svakheter ved evaluering av entreprenører samt svak konkurranse.

Komiteen viser til at det ble gjennomført en åpen kontrollhøring 8. februar 2010 og at ulike brukergrupper er blitt invitert til å komme med skriftlige innspill i sakens anledning.

Komiteen har merket seg at Norges Lastebileier-Forbund (NLF) ifølge brev til komiteen av 4. februar 2010 i mange sammenhenger har tatt opp problemstillinger knyttet til drift og lettere vedlikehold av vegnettet etter at regimet med funksjonskontrakter startet opp i 2003. NLF har gjennom flere år gjennomført undersøkelser blant sine medlemmer og jevnlig formidlet resultatet av disse til Vegdirektoratet.

Komiteen merker seg NLFs påpeking av at Riksrevisjonens undersøkelse omfatter drift og i noen grad lettere vedlikehold av vegnettet og anbefaler at Riksrevisjonen gjennomfører en tilsvarende undersøkelse når det gjelder ordinært vedlikehold. Komiteen slutter seg til denne anbefalingen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, har videre merket seg at NLF i likhet med Trygg Trafikk og Norges Automobil-Forbund uttrykker bekymring for at regionreformen kan medføre større forskjeller i drift og vedlikehold av vegnettet. NLF krever i tillegg at staten definerer minstestandarder for drift og vedlikehold av fylkesvegnettet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet slutter seg til kravet fra NLF om at det må defineres minstestandarder for drift og vedlikehold av alle deler av vegnettet, og vil i tillegg ta til orde for en klar definisjon av på hvilket tidspunkt man må sette i gang tiltak for vedlikehold og drift på hele vegnettet.

Disse medlemmer deler bekymringen som fremkommer fra de tre overnevnte organisasjoner om drift og vedlikehold etter regionreformen og vil i likhet med NAF være kritiske til den pulveriseringen av ansvaret dette medfører.

Disse medlemmer viser også til pressemelding datert 13. februar 2009 fra 12 landsomfattende organisasjoner der man fryktet at regjeringen velter veiforfaller over på fylkeskommunene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og

Senterpartiet viser til følgende spørsmål fra Per-Kristian Foss under kontrollhøringen:

«Enkelte frykter jo også at Regionreformen, som du har omtalt tidligere, vil føre til større forskjeller i drift og vedlikehold av veinettet. Poenget er vel at fylkene er selvstendige? Frykter du at slike forskjeller vil være et problem – for trafikksikkerhet og for drift og vedlikehold?»

og svaret fra statsråd Magnhild Meltveit Kleppa:

«Eg er ikkje uroleg for det, eg trur faktisk at det vil bli større fokus på vedlikehald i det einstilte fylket. Så er det jo slik at det er ikkje prikk likt i dag heller, frå fylke til fylke og på alle vegar. Men her ligg altså to grunnleggjande element fast: Det eine er handboka, som fortel om standard, og det andre er at det framleis skal vera sams vegadministrasjon.»

Komiteen har registrert at brukerorganisasjoner som Norges Lastebileier-Forbund, Trygg Trafikk og Norsk Motorcykel Union mener at det må opprettes et uavhengig veitilsyn som får ansvar for å ivareta trafikantenes behov for sikkerhet og fremkommelighet, og som vil føre tilsyn med at intensjonene i lovverket og i politiske vedtak blir fulgt opp på en tilfredsstillende måte.

Komiteen har merket seg at samferdselsministeren vil komme tilbake til dette og ser frem til en slik tilbakemelding.

Komiteen har videre merket seg evalueringen fra Statens vegvesens byggeledere som påpeker mangelfull utføring av drifts- og vedlikeholdsarbeidet, og komiteen ser i likhet med Vegdirektoratet at dette resultatet ikke er tilfredsstillende.

Komiteen har i tillegg merket seg SINTEFs undersøkelser av vinter- og sommerdrift på utvalgte strekninger som viser en rekke avvik i forhold til de krav som var fastlagt i kontrakter, og komiteen vil i likhet med Riksrevisjonen stille seg tvilende til om kvaliteten på driftsarbeidet er tilstrekkelig til å medvirke til god og sikker fremkommelighet for trafikantene året rundt.

Komiteen har også merket seg at de rapporteringskrav som er fastsatt av Samferdselsdepartementet ikke er innfridd og at departementet ikke mottar rapportering som gir systematisk tilbakemelding på om styringssignal som gjelder funksjonskontrakter blir fulgt opp.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, finner det lite tilfredsstillende at departementet ikke har innhentet særskilt rapportering om hvorledes trafikksikkerhet blir fulgt opp i relasjon til drift og vedlikehold, særlig på vegstrekninger med mange og alvorlige ulykker, til tross for at dette er pekt på i tildelingsbrevene.

Utilstrekkelig og mangelfull rapportering gir etter flertallets mening grunn til å stille spørsmål om Samferdselsdepartementet og Vegvesenet har tilstrekkelig styringsinformasjon til å kunne vurdere om drift og vedlikehold av vegnettet skjer i samsvar med fastsatte standarder.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg at departementet i tildelingsbrevene har pekt på at Statens vegvesen skal prioritere tiltak som er viktig for trafikksikkerheten, og særlig oppgaver mot vegstreknings med mange alvorlige ulykker, og forutsetter at dette følges opp.

Komiteen viser til svar fra tidligere samferdselsminister Liv Signe Navarsete på spørsmål fra Øyvind Vaksdal under høringen om på hvilket tidspunkt hun ble gjort oppmerksom på de kritikkverdige forholdene, og hva som ble gjort fra hennes side for å bringe disse forholdene i orden:

«Eg har ikkje hatt nokon klare indikasjonar på det som Riksrevisjonen no tek opp, før rapporten frå Riksrevisjonen kom. Det som eg hadde som indikasjon, var vekst i talet på klager, spesielt vintervedlikehaldet, noko som førte til at eg tok opp den problemstillinga i mine møte med Statens vegvesen, og det var òg teke opp spesielt i tildelingsbrev, der det kvart år var stressa at trafikktryggleik skulle prioriterast same kva, innanfor dei rammene som var gitte. ...»

Komiteen mener at dette i seg selv beviser at kommunikasjon og rapporteringsrutiner var langt fra gode nok, noe tidligere samferdselsminister også bekreftet.

Komiteen vil påpeke at man er nødt til å ha oversikt og informasjon om tilstanden og kvaliteten på drift og vedlikehold av vegnettet for å kunne gi relevante og nødvendige styringssignaler.

Komiteen vil derfor på det sterkeste understreke viktigheten av at Samferdselsdepartementet tar på alvor det som er avdekket og at arbeidet med å forbedre kommunikasjon og rapporteringsrutiner på ulike nivå gis høy prioritet.

Komiteen vil i likhet med Riksrevisjonen påpeke de svakheter som er avdekket med oppfølging av funksjonskontrakter, og mener at Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet på et tidlig tidspunkt burde innhentet systematisk kunnskap på områder med styringsutfordringer for å sikre at midler som blir bevilget til kjøp av drifts- og vedlikeholdstjenester blir forvaltet på en effektiv måte.

Komiteen har også merket seg Vegvesenets kontrollansvar for utføring av funksjonskontrakter og

ser ikke at omfanget av kontroller ivaretar dette ansvaret på en god måte.

Komiteen merket seg i den forbindelse uttalelser fra vegdirektør Terje Moe Gustavsen under kontrollhøringen der han mente at Vegdirektoratet fortsatt hadde foran seg et betydelig arbeid med å gjennomgå og forbedre kontraktene, uten at han kunne tidfeste når dette arbeidet var ferdig. Han hevdet at dette er et pågående og kontinuerlig utviklingsarbeid, men han håpet og trodde at man i dag hadde et ganske godt grunnlag for arbeidet som skulle gjøres.

Komiteen vil påpeke viktigheten av at arbeidet med å videreutvikle og forbedre kontraktene gis høy prioritet.

Komiteen er kjent med brev fra Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV) til Riksrevisjonen datert 29. januar 2010, der det påpekes nødvendigheten av at Riksrevisjonens rapport om drift og vedlikehold av vegnettet etterfølges av flere systematiske undersøkelser av vegforvaltningen fra Riksrevisjonens side.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at OFV i brevet uttrykker bekymring over dagens dårlige vegstandard og at man registrerer at de årlige bevilningene innebærer en svært langsom utvikling i retning av å komme å jour med standardkravene og behovene i befolkningen. I brevet påpekes også at fraværet av et uavhengig tilsyn er svært uheldig.

Flertallet er enig i de betraktninger som fremgår i brevet fra Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV) og anbefaler Riksrevisjonen å følge dette opp.

Komiteen merker seg også at til tross for at Statens vegvesen har utarbeidet instruks for håndtering av mangler og sanksjoner, så har Vegdirektoratet grunnet manglende regnskapsføring og analyser ikke i tilstrekkelig grad sikret seg styringsinformasjon om bruken av sanksjoner som virkemiddel i oppfølgingen av entreprenører.

Komiteen har merket seg at byggelederne skal evaluere entreprenørene to ganger årlig ved hjelp av et eget evalueringsskjema og at dette skal være en del av kontraktoppfølgingen, men at dette i liten grad dreier seg om kvaliteten på arbeidet som utføres.

Komiteen vil derfor i likhet med Riksrevisjonen, stille spørsmål ved om Statens vegvesen faktisk har et opplegg som legger til rette for systematisk og presis tilbakemelding fra byggherren om ulike forhold knyttet til entreprenørens arbeid.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, slutter seg til målsettingen om å bruke konkurranseutsetting som et virkemiddel for å oppnå størst mulig effektivitet og for å

få mest mulig ut av de bevilgede midler, men vil samtidig understreke nødvendigheten av å legge til rette for flest mulig tilbydere for å styrke konkurransen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til høringen der tidligere samferdselsminister Liv Signe Navarsete uttalte:

«Det er i hvert fall vanskeleg å sjå at konkurranseutsetjinga har påverka vedlikehaldet positivt.»

Komiteen viser til innspill fra Norges Automobil-Forbund som påpeker at for få aktører kan medføre unaturlig kostnadsvekst og fra Norges Lastebileier-Forbund som også påpeker at det bør lages mindre funksjonskontrakter for å styrke konkurransen og få med flere aktører på disse jobbene.

Komiteen viser til samferdselsministerens svar på spørsmål om hva hun ville gjøre for å styrke konkurransen og der hun var åpen for en oppsplitting av kontrakter som et virkemiddel for å styrke konkurransen og viste til at dette kunne gi større muligheter for lokale entreprenører.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, forventer på denne bakgrunn at dette nå følges opp i praksis.

Flertallet viser også til vegdirektørens svar på spørsmål om dette hadde vært en fornuftig organisasjonsreform og om det hadde vært en hensiktsmessig måte å sikre drift og vedlikeholdet på, der han uttalte at dette i hovedsak hadde vært en fordelaktig modell.

Komiteen merker seg at samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa i høringen sa:

«Eg er veldig uroleg for ein situasjon der vi no skulle begynna å omdanna på nytt igjen, og hiva fleire tusen folk ut i uvisse i framtida. No trur eg vi må gjera det vi kan for å gjera det beste ut av den situasjonen og den organiseringa som er.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at omlegginga i Norge skjedde på ett år, mens for eksempel Sverige brukte 17 år og Finland brukte 10 år.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, har med interesse merket seg samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppas og avdelingsdirektør Ola Brattegard's svar på om vi ville hatt en annen kostnadsutvikling dersom vi hadde hatt den gamle modellen.

Flertallet merker seg også at både vegdirektør, tidligere samferdselsminister og nåværende samferdselsminister hevdet at de årlige budsjetter var en stor del av årsaken til mangelfull drift og vedlikehold og derved bidro til at målsettingen om god fremkommelighet og sikkerhet for trafikantene ikke ble nådd.

Flertallet vil i den forbindelse også vise til uttalelse fra sjefingeniør Torgeir Leland under kontrollhøringen som bekreftet at man hadde vært i den situasjon at man måtte avbestille noen driftsoppgaver for å holde de budsjetterrammene man hadde i de aktuelle kontraktene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil på det sterkeste understreke at de årlige budsjetter må ta høyde for at Stortingets målsetting om at drift og vedlikehold av vegnettet skal medvirke til at god og sikker fremkommelighet for trafikantene hele året, følges opp.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Riksrevisjonens rapport har følgende oppsummering av prisutviklingen etter konkurranseutsettingen:

«Vegdirektoratet opplyser at Statens vegvesen estimerte ein netto prisreduksjon på ca. 25 prosent etter konkurranseutsetjinga av drift og vedlikehold av vegnettet i egne funksjonskontraktar, samanlikna med situasjonen før utskiljinga av produksjonsverksemda i etaten. Men omorganiseringa medførte behov for å styrkje byggherrekompentansen til Statens vegvesen. Når det var teke omsyn til relaterte kostnader, rekna ein med at netto innsparing var mellom 10 og 15 prosent. Over tid blei det likevel ein kostnadsauke i funksjonskontraktane. Det går fram av intervju med Vegdirektoratet at kontraktane inngådde i 2008 hadde ein reell kostnadsauke på ca. 40 prosent samanlikna med kontraktane inngådde i 2003.»

Disse medlemmer viser videre til vegdirektør Terje Moe Gustavsen som i høringen opplyste dette om prisnivået:

«I 2008 ble prisøkningen 41 pst. i forhold til dette lave nivået for de kontrakter som da ble fornyet. De kontraktene som ble fornyet i 2009, fikk en prisøkning på 44 pst. For 2010 er ikke resultatene klare ennå, men det er indikasjoner på at det høye prisnivået opprettholdes. »

Disse medlemmer viser til høringen der vegdirektør Terje Moe Gustavsen sa følgende:

«Vi antar at de økte byggherrekostnadene bidrar til en kostnadsøkning på omtrent 5 pst. for Statens vegvesen.»

og vegdirektørens oppsummering om at

«på nåværende tidspunkt er vi derfor ikke i stand til å se at konkurranseutsettingen totalt sett har gitt lavere kostnader.»

Disse medlemmer konstaterer at et grunnleggende mål for reformen om lavere kostnader ved konkurranseutsetting av drift og vedlikeholdet av vegnettet ikke er nådd.

Disse medlemmer viser til at Samferdselsdepartementet i sitt svarbrev til komiteen av 8. desember 2009 skriver at prisveksten for nye kontrakter har vært om lag den samme i regioner med flere tilbydere som i regioner med få tilbydere. Disse medlemmer mener derfor det er grunn til å anta at prisveksten for nylig inngåtte kontrakter reflekterer et høyere reelt kostnadsnivå knyttet til at entreprenørene har fått bedre innsikt i den arbeidsmengden som skal utføres. I tillegg er Statens vegvesen påført mer administrativt arbeid og økte byggherrekostnader.

Disse medlemmer viser til Riksrevisjonens rapport der det framgår at Statens vegvesen har prøvd ut flere ulike former for kontrakter for å stimulere til økt konkurranse, uten at det har resultert i lavere prisnivå. Disse medlemmer vil trekke fram at Vegdirektoratet derfor reiser en problemstilling som er gjengitt i rapporten:

«Etter Vegdirektoratets syn kan det derfor være grunn til å spørje om ikkje Statens vegvesen sjølv burde auke innsatsen sin som byggherre, og kjøpe tenester frå dei som er underentreprenørar no, eller andre mindre entreprenørar, utan at større hovudentreprenørar fungerer som eit administrativt mellomledd.»

Disse medlemmer viser til innspillet fra Norges Lastebileier-Forbund (NLF) om synspunkter på funksjonskontraktene der forbundet blant annet skriver følgende:

«Er det så verre å levere tjenester til entreprenørene enn det var til produksjonsavdelingen i Statens vegvesen? Bedømt etter de henvendelser vi får fra våre medlemsbedrifter er det nok det, selv om entreprenørene er flinke til å snakke om en vinn – vinn situasjon».

NLF stiller også spørsmål ved om vinterdrift av vegene i Norge i det hele tatt er egnet for konkurranseutsetting.

Også Norsk Motorcykkel Union (NMCU) trekker i sitt innspill fram erfaringer med redusert kvalitet på vedlikeholdet og eksempler på ansvarsfraskri-

velse når det gjelder å rette opp trafikkfarlige skader og feil på vegnettet. NMCU nevner i sitt innspill den tidligere ordningen med vegvokterne som reiste langs veiene og løpende rettet opp feil som en bedre løsning enn dagens system er i stand til å levere.

Disse medlemmer mener Riksrevisjonens undersøkelse og høringen understreker behovet for en helhetlig gjennomgang av organiseringen av vegvedlikeholdet. I denne evalueringen bør det blant annet vurderes om enkelte deler av drift- og vedlikeholdet i det hele tatt egner seg for konkurranseutsetting.

Komiteen viser til at vegdirektør Terje Moe Gustavsen i høringen sa følgende:

«... på nåværende tidspunkt er vi derfor ikke i stand til å se at konkurranseutsettingen totalt sett har gitt lavere kostnader. Samtidig må det erkjennes at konkurranseutsettingen har medført en forståelse av at arbeidet må dokumenteres, analyseres og rapporteres bedre enn tilfellet var før omorganiseringen av Statens vegvesen i 2003. De tiltakene vi har gjennomført på dette området og resultatene som dette etter hvert har gitt, har helt klart brakt fram en merverdi, men den er vi ikke i stand til å anslå i kroner og øre.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til denne uttalelsen og understreker at det er usikkerhet knyttet til den totale kostnadsutviklingen for funksjonskontraktene fra 2003 til 2008, og at man ikke på bakgrunn av denne rapporten kan trekke konklusjoner om konkurranseutsetting i Statens vegvesen.

Komiteen viser til at Dovre Group AS er engasjert av Samferdselsdepartementet til å evaluere konkurranseutsettingen av drift og vedlikehold i Statens vegvesen og at sluttrapporten etter planen vil bli lagt fram våren 2010.

4. Komiteens tilråding

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument nr. 3:16 (2008–2009) – om Riksrevisjonens undersøkning av drift og vedlikehold av vegnettet – vedlegges protokollen.

Oslo, i kontroll- og konstitusjonskomiteen, den 16. februar 2010

Anders Anundsen

leder

Øyvind Vaksdal

ordfører

Vedlegg 1**Brev fra kontroll- og konstitusjonskomiteen til Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 24. november 2009****Spørsmål vedrørende Dokument nr. 3:16 (2008–2009)**

Kontroll- og konstitusjonskomiteen har for tiden til behandling Dokument nr. 3:16 (2008-2009) Riksrevisjonens undersøkning av drift og vedlikehold av vegnettet.

Som ledd i sin behandling av saken ønsker komiteen å stille følgende spørsmål til statsråden:

1. Har den organisatoriske omstrukturering (Mesta mv) som ble foretatt for en del år siden gjort det vanskeligere å sikre seg styringsinformasjon?
2. Har funksjonskontraktsystemet ført til økte eller reduserte utgifter innen drift og vedlikehold?

Av hensyn til den videre fremdrift i saken, ber komiteen om svar senest fredag 27. november.

Vedlegg 2**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til kontroll- og konstitusjonskomiteen, datert 1. desember 2009****Spørsmål vedr. Dokument nr. 3:16 (2008–2009) - Drift og vedlikehold av vegnettet**

Jeg viser til brev datert 24.11.2009 fra Kontroll- og konstitusjonskomiteen med spørsmål vedrørende Dokument nr. 3:16 (2008–2009). Under følger mine svar på spørsmålene.

Spørsmål 1:

Har den organisatoriske omstrukturering (Mesta mv) som ble foretatt for en del år siden gjort det vanskeligere å sikre seg styringsinformasjon?

Svar:

Det vil være ulikt behov for styringsinformasjon avhengig av hvor en befinner seg i en organisasjon. En byggeleder vil ha behov for både flere detaljer og oftere rapporter enn nivåene høyere opp i Statens vegvesen. Hvilke forhold som skal rapporteres om daglig drift og vedlikehold fra entreprenør til byggherre (Statens vegvesen), reguleres gjennom de kontrakter som inngås.

Omstruktureringen som ble iverksatt fra 1. januar 2003, innebar at egenproduksjonen ble avviklet og alle oppdrag konkurranseutsatt. Oppdragene utføres dels av Mesta AS og dels av andre entreprenører. Omstruktureringen har ikke gjort det vanskeligere å sikre styringsinformasjon så lenge dette er en del av kontrakten.

Spørsmål 2:

Har funksjonskontraktsystemet ført til økte eller reduserte utgifter innen drift og vedlikehold?

Svar:

Funksjonskontraktsystemet ble tatt i bruk for å regulere forholdet mellom myndighetsavdelingene og produksjonsavdelingen (intern i Statens vegvesen) før år 2000. Bakgrunnen for dette var i hovedsak erfaringer som var gjort. Det ble antatt at dersom produksjonsavdelingen fikk flere oppgaver i samme kontrakt/avtale om drift og vedlikehold av vegger, ville en bedre kunne planlegge på kort og lang sikt og derigjennom få en bedre utnyttelse av maskiner, utstyr og bemanning. Ved å unngå dødtid, ville en oppnå besparelser. Vi regner med at tilsvarende vil gjelde for de entreprenører som nå står for driften og vedlikeholdet av riks- og fylkesveger.

I første utlysingsrunde ble det anslått en besparelse på 10-15 %. I 2007 ble de første kontraktene reutlyst og viste en kostnadsøkning på 6 %. Reutlysningene i 2008 og 2009 har vist en økning på 41 og 44 %. Direkte sammenligninger vil alltid være beheftet med usikkerhet fordi en reutlyst kontrakt aldri har det samme innhold som den opprinnelige. Det er foreløpig ikke foretatt noen grundig analyse av kostnadsutviklingen.

I Nasjonal transportplan 2010–2019 er det varslet at det skal gjennomføres en evaluering av konkurranseutsettingen av drift og vedlikehold av vegnettet. Formålet med evalueringen er å klarlegge konsekvensene for pris og kvalitet av konkurranseutsettingen, om funksjonskontraktene bør utformes eller følges opp på en annen måte og om dagens omfang og måten å konkurranseutsette oppgaver på er riktig. Dovregroup AS har fått oppdraget og skal etter planen levere sin sluttrapport innen 31.03.2010.

Vedlegg 3**Brev fra kontroll- og konstitusjonskomiteen til Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 26. november 2009****Spørsmål vedrørende Dokument nr. 3:16 (2008–2009)**

Kontroll- og konstitusjonskomiteen viser til brev datert 24. november 2009 med spørsmål vedr. Dokument nr. 3:16 (2008-2009) Riksrevisjonens undersøkning av drift og vedlikehold av vegnettet og ønsker å stille flere spørsmål i saken:

1. Om 40 prosent prisvekst for 2. generasjons kontrakter blir normen framover: Hvor store økte kostnader vil det påføre skattebetalerne sammenlignet med kostnadsnivået som var før anbudspolitikken ble innført?
2. I Region sør og Region øst er det størst konkurranse om kontraktene, og i Region midt og

Region nord er det minst konkurranse om kontraktene. Er prisveksten høyere eller lavere i region sør og øst enn i midt og nord?

3. Hva er de administrative kostnadene (effektivitetstapet) knyttet til konkurranseutsettingen? Finnes det tall på det?
4. Vurderer Samferdselsdepartementet å ta funksjoner og oppgaver innenfor drift og vedlikehold innomhus igjen, inkludert at SVV påtar seg mer oppgaver innenfor drift og vedlikehold selv, styrker byggherrefunksjonene osv.?

Komiteen ber om et snarlig svar, men gjør oppmerksom på at avgivelsesfristen i saken nå er utsatt til over nyttår.

Vedlegg 4**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til kontroll- og konstitusjonskomiteen, datert 8. desember 2009****Spørsmål vedr. Dokument nr. 3:16 (2008–2009) – Drift og vedlikehold av vegnettet – Spørsmål nr.1–4**

Jeg viser til brev datert 26.11.2009 fra Kontroll- og konstitusjonskomiteen med 4 spørsmål vedrørende Dokument nr. 3:16 (2008-2009). Under følger mine svar på disse spørsmålene.

Spørsmål 1:

Om 40 prosent prisvekst for 2. generasjons kontrakter blir normen framover: Hvor store økte kostnader vil dette påføre skattebetalerne sammenlignet med kostnadsnivået som var før anbudspolitikken ble innført?

Svar:

Anbudspolitikken ble introdusert fra 01.01 2003 da Mesta overtok driften og vedlikeholdet av riks- og fylkesveger. Alle arbeider som Statens vegvesen tidligere utførte i egenregi, ble tildelt Mesta som såkalte overgangskontrakter (ca. 100 stk.). 25 pst. ble konkurranseutsatt hvert år slik at samtlige overgangskontrakter ble faset ut i løpet av 2006.

I en rapport som ble utarbeidet av ViaNova, datert desember 2003, ble det konkludert med at overgangskontraktene som ble inngått med Mesta, lå

om lag 5 pst. over tidligere avtaler. Når en også tar hensyn til produktivitetsforbedringer i Statens vegvesen i perioden 2000-2002 og endringer i merverdiavgiftsregimet, er det antydnet at kostnadsøkningen kan ha vært større enn 10 prosent.

Konkurranseutsettingen i 2003 av 25 pst. av overgangskontraktene medførte en prisreduksjon på om lag 35 pst. Dette prisnivået ble videreført de neste årene. Det antas derfor at 1. generasjons kontrakter samlet hadde et kostnadsnivå som var om lag 35 pst. lavere enn da Mesta overtok drift og vedlikehold gjennom overgangskontraktene. Netto prisreduksjon sammenlignet med tilstanden i 2002 er dermed om lag 25 pst.

Som følge av at byggherresiden i Statens vegvesen måtte styrkes etter omorganiseringen, ble det antatt en netto besparelse på om lag 15 pst. Behovet for å styrke byggherresiden har sin bakgrunn i at det måtte settes av ressurser til å utarbeide konkurransegrunnlag, gjennomføre anskaffelsesprosesser og følge opp entreprenørene gjennom stikkprøvekontroll og byggemøter.

Jeg vil vise til at funksjonskontraktene for riks- og fylkesveger vil ha en samlet verdi på om lag 3 mrd. kr i 2010 når det tas hensyn til alle arbeider som kan reguleres gjennom disse kontraktene. Dette er

om lag 600 mill. kr mer enn før konkurranseutsettingen tok til, hvis dagens prisutvikling fortsetter.

Jeg vil understreke at det her ikke er tatt hensyn til den verdiøkning som har skjedd i løpet av den perioden som er gått siden 2002/2003. Dette gjelder blant annet ivare- takelse av trafikksikkerhet på et høyere nivå som følge av strengere krav til arbeids- varsling i tunneler med mer. I tillegg må det tas hensyn til at trafikken har økt med om lag 13 pst. fra 2003 til 2008. Kompleksiteten i vegsystemet har også økt gjennom blant annet mer teknisk utstyr, økt vegbredde etc. Videre er det ikke tatt hensyn til endringer i merverdiavgiftssystemet, noe som utgjør om lag 3 - 6 pst. av økningen. Når det tas hensyn til trafikkvekst, økte oppgaver og merverdiavgiftsendringer, antas det at kostnadsøkninger utgjør om lag 200 - 250 mill. kr.

Spørsmål 2:

I Region sør og Region øst er det størst konkurranse om kontraktene, og i Region midt og Region nord er det minst konkurranse om kontraktene.

Er prisveksten høyere eller lavere i region sør og øst enn i midt og nord?

Svar:

Det har vært stor prisvekst fra første til andre kontraktsgenerasjon i de to siste rundene med utlysning i 2008 og 2009. Totalt for disse to årene er det 7 - 11 kontrakter pr. region. Det er svært store variasjoner i utviklingen innenfor de enkelte kontraktsområdene, og ikke signifikant grunnlag for å trekke entydige konklusjoner om ulik utvikling mellom regionene.

Det ser likevel ut til at Region nord har lavere prisvekst enn landet totalt. Dette må blant annet sees i lys av at Destia (Finsk entreprenørfirma) i siste utlysningsrunde har vunnet flere kontrakter til en relativt lav pris. En mulig forklaring er at førstegenerasjons- kontraktene var relativt høyere priset i Region nord enn ellers i landet. Region midt synes å ha høyere prisvekst enn landet totalt, men også i Region midt finnes det flere kontrakter med prisvekst under middelverdien for landet totalt. Region sør og region øst synes å ligge omtrent på landsgjennomsnittet.

Spørsmål 3:

Hva er de administrative kostnadene (effektivitetstapet) knyttet til konkurranseutsettingen? Finnes det tall på det?

Svar:

Dersom trafikantene skal kunne sikres like forhold ute på vegnettet, må innsatsen styres og kontrolleres også når arbeidet utføres internt. Dette hadde

Statens vegvesen erfaring med gjennom perioden med egenproduksjon. Selv uten utskillingen av Mesta ville det vært en modell med myndighet og produksjon. Kontraktene mellom partene ville blitt videreutviklet tilsvarende det som eksisterer mellom entreprenørene og byggherren i dag. Det samme gjelder kontroll og sanksjonssystemet. Jeg mener derfor at de administrative kostnader ville ha vært av samme størrelse selv med egenproduksjon i Statens vegvesen.

Spørsmål 4:

Vurderer Samferdselsdepartementet å ta funksjoner og oppgaver innenfor drift og vedlikehold innomhus igjen, inkludert at SVV påtar seg mer oppgaver innen drift og vedlikehold selv, styrker byggherrefunksjonene osv.?

Svar:

Jeg kan bekrefte at Samferdselsdepartementet ser med bekymring på at det for funksjonskontraktene har vært en kostnadsøkning på over 40 pst. ved reutlysning i 2008 og 2009. Riksrevisjonen har etter sin revisjon stilt spørsmål om Samferdsels- departementet og Statens vegvesen har god nok styring til å sikre at samfunnets behov ivaretas, herunder trafikksikkerhet og framkommelighet.

Jeg vil vise til at Samferdselsdepartementet har igangsatt en evaluering av konkurranse- utsetting av drift og vedlikehold av vegnettet. Her vil man se på ulike sider av konkurranseutsettingen, inkludert utforming og oppfølging av funksjonskontraktene. Sluttrapporten vil foreligge i mars 2010.

Jeg vil vise til at Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med å forbedre sin rolle som byggherre. Dette gjelder forbedringer i eksisterende kontraktsgrunnlag (kontrakts- malen), alternative risikoprofiler, andre samarbeidsopplegg og kontrakter som kombinerer drift og vedlikehold med utvikling av vegnettet over investeringsbudsjettet. I tillegg til dette legges det opp til å teste virkingene av sterkere byggherrestyring gjennom en kontrakt. I byggherrestyrte kontrakter har Statens vegvesen full kontroll med daglig drift på samme måte som det er ved innomhus produksjon, uten selv å eie produksjonsutstyret og ha direkte arbeidsgiveransvar for de som utfører arbeidsopp- ene ute på vegnettet.

Verken Statens vegvesen eller Samferdselsdepartementet har til nå vurdert å ta funksjoner og oppgaver innenfor drift og vedlikehold innomhus igjen.

Statens vegvesen vurderer til enhver tid sin egen byggherrefunksjon. I dette inngår bl.a. behovet for nyrekruttering, kompetanseheving og kapasitet (behov for bemanning). Som et ledd i å styrke byggherrefunksjonen er det gjennomført en omfattende kursvirksomhet (byggherreskolen) hvor 700 perso-

ner har deltatt siden starten i 1989, og hvor om lag 50 pst. er tilknyttet byggherrevirksomheten innen drift og vedlikehold. Denne virksomheten fortsetter nå i

samarbeid med NTNU, hvor framtidige kandidater oppnår 22,5 studiepoeng for gjennomføring av skolen og bestått eksamen.

Vedlegg 5

Brev fra Norges Lastebileier-Forbund (NLF) v/adm. direktør til kontroll- og konstitusjonskomiteen v/Anders Anundsen, datert 4. februar 2010

Stortingets behandling av "Dokument nr. 3:16 (2008–2009) Riksrevisjonens undersøkning av drift og vedlikehold av vegnettet" – Kontrollhøring 8. februar 2010

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) viser til brev fra Kontroll- og konstitusjonskomiteen datert 25.01.2010 vedrørende komiteens ønske om å få innspill fra blant annet lastebilnæringen i forkant av kontrollhøringen 8. februar.

Vi takker for muligheten til dette. Vi vil innledningsvis presisere at drift (særlig vinterdrift) og vedlikehold av vegnettet har vært den viktigste saken i NLF de siste årene, fordi vegstandarden er så viktig for fremkommeligheten (punktligheten), trafiksikkerheten og for arbeidsmiljøet til sjåførene. Vegene er for lastebilnæringen det kontorbygningen er for byråkratene i Statens vegvesen. NLF har flere ganger etter 2003 tillatt seg å stille spørsmål ved om vinterdrift av vegene i Norge egner seg for konkurranseutsetting.

NLF har i mange sammenhenger tatt opp problemstillinger knyttet til drift og (lettere) vedlikehold av vegnettet etter at regimet med funksjonskontrakter startet opp i 2003. Blant annet har NLF de siste fem årene gjennomført vinterdriftundersøkelser blant medlemmene. Disse gir et bilde av lastebileierens syn på standarden på vintervegene. Resultatene er jevnlig formidlet til Vegdirektoratet, men resultatene er selvsagt ikke så konkrete og "vitenskapelige" at de kan brukes som styringsinformasjon. De gir likevel et bilde av hvordan profesjonelle yrkesutøvere ser på standarden på vintervegene. NLF har også ganske nylig gjennomført saltings-, sommerdrift- og brøyterundersøkelser. Se for øvrig vedleggene.

NLF oppfatter at Riksrevisjonens undersøkelse omfatter drift og i noen grad lettere vedlikehold av

vegnettet. Vi anbefaler at Riksrevisjonen gjennomfører en tilsvarende undersøkelse når det gjelder ordinært vedlikehold. Det store vedlikeholdsetterslepet på riks- og fylkesvegene er bekymringsverdig. Overføringen av øvrige riksveger til fylkene gjør ikke bekymringene mindre. NLF krever at staten definerer minstestandarder for drift og vedlikehold av fylkesvegnettet.

NLF mener for øvrig at det må etableres et uavhengig, statlig vegtilsyn snarest mulig. Et vegtilsyn vil forhindre at vegeiere fører tilsyn med egen virksomhet, slik tilfellet i praksis er når det gjelder veginfrastrukturen.

For å gi Kontroll- og konstitusjonskomiteen et innblikk i NLFs undersøkelser, påpekninger, synspunkter og argumentasjon den senere tid, vedlegges følgende dokumenter:

1. Bransjens synspunkter på hvordan funksjonskontraktene bør utvikles. Foredrag 2005.
2. Innspill til revisjon av håndbok 111. Brev 2007.
3. Resultater fra NLFs sommerdriftundersøkelse 2008. Artikkel Bladet Norsk Transport 2008.
4. Forvaltningsreformen – Høring til lov om overføring. Brev 2009.
5. Resultater fra NLFs vinterdriftundersøkelser 2007–2009. Brev 2009.
6. Resultater fra NLFs brøyterundersøkelser 2007–2009. Brev 2009.
7. NLFs synspunkter på vegtilsyn. Høringsuttalelse 2009.
8. Innspill til videre arbeid med "Kompetanseutvikling drift og vedlikehold". Brev 2009.

Lykke til med høringen!

Vedlegg 6**Brev fra Trygg Trafikk v/direktøren til kontroll- og konstitusjonskomiteen,
datert 4. februar 2010****Ad behandling av Dokument nr 3:16 (2008-2009)
Riksrevisjonens undersøkning av drift og vedlikehold av vegnettet**

Trygg Trafikk viser til høringsbrev av 25.01.2010.

Trygg Trafikk henviser blant annet til intensjonene i Veglovens § 1a hvor det står at veiene skal være planlagt, bygget, vedlikeholdt og driftet på en måte som befolkningen og samfunnet kan være tjent med. Videre at det er en overordnet målsetting for veimyndighetene å skape trygg og god avvikling av trafikken og ta hensyn til naboer, miljø og andre samfunnsinteresser.

Trygg Trafikk mener det er viktig at Riksrevisjonen foretar jevnlig revisjon av veiforvaltningen for å kartlegge om Stortingets vedtak og forutsetninger gjennom Vegloven og Nasjonal Transportplan blir oppfylt.

Riksrevisjonens rapport 3:16 (2008-2009) har fokus på drift av vegnettet og Trygg Trafikk kommenterer strekpunkt fire og fem i høringsbrevet.

Konsekvenser for trafikksikkerhet

Drift og vedlikehold har stor betydning for trafikksikkerheten. Kartlegging av medvirkende faktorer i dødsulykker i perioden 2005-2008 viser at forhold knyttet til vei og veimiljø kan ha hatt betydning for til sammen 28 % av dødsulykkene i denne perioden. De samme analyser viser at dårlig sikt, snø, is og glatt føre antas å ha vært medvirkende faktor i rundt 15 % av dødsulykkene (Vegdirektoratet TS 2009:6). Trygg Trafikk påpeker at nedgangen i antallet drepte i trafikken har vært svakere i Norge det siste tiåret enn i andre land vi tradisjonelt har sammenliknet oss med, blant annet Sverige. En faktor som påpekes som mulig forklaring på forskjellene er at Sverige har innført langt mer omfattende systemer for oppfølging og iverksetting av tiltak (Rune Elvik, Samferdsel nr 1 2010).

Rapporter og dybdeanalyser viser at vintervedlikeholdet har stor betydning (rapport 2008/02 fra Statens Havarikommisjon for transport (SHT)). Vuderingsene knytter seg til utforming av sikkerhetskrav for enkelte strekninger, til utforming av funksjonskontraktene, til kvalitetssikring og oppfølging av entreprenørene og til utarbeidelse av alternative sikkerhetstiltak ved reduserte føreforhold. Rapporten avdekker at Statens vegvesen mangler tilstrekkelig kvalitetssikring av vinterdriften i forhold til trafikksikkerhet. I rapporten påpeker SHT forbedringspo-

ensialer innen følgende sikkerhetskritiske elementer når det gjelder vinterdrift og vedlikehold av veinettet (spesielt for høytrafikkerte og ulykkesutsatte veistreknings) (s2):

1. Statens vegvesen bør fastsette vinterdriftsstandard basert på strekningsvise sikkerhetsanalyser.
2. Statens vegvesen bør etablere systemer for å sikkerhetsvurdere entreprenørens driftsopplegg og planverk før kontraktsinngåelse for å sikre at funksjonskontraktens krav til trafikksikkerhet vinterstid (vinterdriftsstandard) kan oppfylles.
3. Statens vegvesen bør forbedre systemene for å følge opp at entreprenørene overholder funksjonskontraktens krav til trafikksikkerhet vintertid (vinterdriftsstandard).
4. Dersom ordinær drifting av vei (brøyting og salting) ikke klarer å opprettholde en sikkerhetsmessig akseptabel grense, bør Statens vegvesen vurdere alternative sikkerhetstiltak og bruk av trafikantinformasjon vedrørende reduserte føreforhold.

SHTs rapport underbygger i stor grad rapporten til Riksrevisjonen.

Fremtidige konsekvenser som følge av regionsreform og fylkeskommunenes ansvar

Det må være et krav at trafikanter som krysser fylkesgrenser har forutsigbarhet i vegvedlikeholdet, og Trygg Trafikk vil, som følge av Regionsreformen, ha fokus på dette fremover. Det er et faktum at det i dag forekommer standardsprang i vintervedlikeholdet mellom fylker, noe som har vært medvirkende årsak til alvorlige ulykker.

Trygg Trafikk viser i denne forbindelse til SHTs rapport 2009/03 som omhandler en bussulykke på RV3 i Rennebu i 2006. Der framkommer det at det kort tid etter ulykken ble avdekket et betydelig standardsprang på fylkesgrensen mellom Sør-Trøndelag og Hedmark som følge av ulike utførte vinterdriftstiltak. SHT besluttet derfor gjennom et brev av 2. jan. 2007 å fremme følgende umiddelbare sikkerhetstilråding til Statens vegvesen: "Statens havarikomisjon for transport tilrår at Statens vegvesen gjennomgår vinterdriften på Rv 3 syd og nord for fylkesgrensen mellom Hedmark og Sør-Trøndelag med henblikk på å unngå standardsprang (Umiddelbar sikkerhetstilråding VEI nr. 07/4-1)."

Trygg Trafikk ønsker å påpeke at dette kan bli en utfordring, som forsterker behovet for organisatoriske systemer som sikrer utforming av funksjonskontraktene og kvalitetssikring og oppfølging av entreprenørene.

Uavhengig tilsyn

Trygg Trafikk ønsker samtidig å minne om NOU 2009:3 *På sikker veg* som vurderte behovet for et selvstendig organ for tilsyn med veginfrastrukturen. Utvalgets flertall påpekte at det er et behov for et uavhengig veitilsyn for å "styrkje det totale systemet for

vegtrafikktryggleik" (s8). Trygg Trafikk har tidligere påpekt behovet for et slikt tilsyn blant annet gjennom et felles brev sammen med 11 av våre medlemsorganisasjoner datert 13.4.07 til Samferdselsdepartementet. Trygg Trafikk mener Riksrevisjonens rapport støtter de konklusjonene som kom i NOU 2009:3 – det er behov for et uavhengig organ som ser til at aktørene gjennom sine interne rutiner, prioriterer trafikksikkerhet høyt nok – ift andre målsettinger, og at trafikantenes behov for sikkerhet ivaretaes. Et veitilsyn må være et risikobasert systemtilsyn.

Vedlegg 7

Brev fra Norsk Motorcykel Union (NMCU) v/generalsekretær Morten Hansen til kontroll- og konstitusjonskomiteen, datert 4. februar 2010

Vedr: Behandling av Dokument nr. 3:16 Riksrevisjonens undersøkning av drift og vedlikehold av vegnettet - ønske fra komiteen om innspill fra brukerorganisasjonene

Takk for denne muligheten til å komme med innspill til behandlingen av Riksrevisjonens rapport. NMCU vil begrense seg til å kommentere forhold som har konsekvenser for trafikksikkerheten.

"Veivokter-funksjonen" som forsvant

NMCU påpekte allerede i 2003, når omorganiseringen av Statens vegvesen ble gjennomført, at vi så farer med konkurranseutsettingen av drift og vedlikehold i såkalte funksjonskontrakter.

For oss som kjører på to hjul er det sikkerhetsmessige vedlikeholdet bokstavelig talt livsviktig, og vi advarte derfor mot at viktig trafikkfaglig sikkerhetskompetanse kunne bli borte når "veivokter-funksjonene" ble overført fra Statens vegvesen til private entreprenører, og at dette kunne føre til en forverret situasjon "på bakken".

Vi stilte spørsmålstegn ved om entreprenørene faktisk hadde den trafikkfaglige sikkerhetskompetansen som er nødvendig når man blir overlatt det praktiske ansvaret for sikkerheten på vegnettet og så også helt klart farene ved at det kunne oppstå et motsetningsforhold mellom sikkerhetsoppdraget og kravet til lønnsomhet i private bedrifter.

Blant annet basert på innrapporterte forhold gjennom NMCUs Veifelleskjema, <http://nmcu.org/veifelleskjema>, er det vår oppfatning at det sikkerhetsmessige somervedlikeholdet på veinettet snarere har blitt dårligere enn bedre etter at drift og vedlikeholdsoppgavene ble konkurranseutsatt.

Når vi samtidig vet at Stortinget har bevilget betydelig mer penger til vedlikehold, er det nærliggende å stille spørsmål om den negative utviklingen kan føres tilbake til konkurranseutsettingen.

Når NMCU har hevdet slike synspunkter har det umiddelbart kommet krasse reaksjoner fra entreprenørene. De begrunner situasjonen med et økt kostnadsnivå, men vi får imidlertid aldri noen skikkelig forklaring på hvorfor kostnadene økte med 40 % mellom 2003 og 2008.

Vi vegbrukere opplever i alle fall at vi har fått lite igjen for pengene våre.

For å ivareta sikkerheten til vegbrukerne må det bygges en forutsetning inn i vedlikeholdssystemene om at kompetente og ansvarsbevisste mennesker jevnlig inspiserer veinettet og umiddelbart utbedrer farlige forhold. Dersom dette skal foregå innenfor rammene av konkurranseutsetting i funksjonskontrakter, stilles det store krav til utforming og oppfølging av de kontraktene som inngås.

For oss vegbrukere er det avgjørende at ikke sikkerhet og inntjening stilles opp mot hverandre. Vi er også avhengige av at alle ledd har den trafikkfaglige kompetansen som er nødvendig.

Gjerdrum-ulykken: Et grelt eksempel

For å underbygge vår skepsis til funksjonskontraktene vil vi komme med et konkret eksempel der manglende trafikkfaglig sikkerhetskompetanse hos en entreprenør, eller alternativt; en dårlig skrevet funksjonskontrakt, førte til at en motorsyklist omkom.

Den 13. mai 2008 mottok Statens vegvesen i Romerike en av mange bekymringsmeldinger om

den såkalte "Husersvingen" i Gjerdrum i Akershus. Meldingen var sendt inn av en samvittighetsfull nabo og fortalte at det holdt på å utvikle seg en stygg trafikkfelle ved inngangen til Husersvingen. Asfalten hadde sviktet fordi fundamentet hadde blitt vasket vekk av nedbør.

Statens vegvesen Romerike tok saken alvorlig. De reiste ut, inspiserte stedet og konkluderte med at forholdet snarest måtte utbedres. 14. mai fikk entreprenøren som hadde funksjonskontrakten på veistrekingen beskjed om å reparere skaden, som et hasteoppdrag. "Skaden er av en slik art at den må utbedres raskest mulig", skrev Statens vegvesen i et notat om saken.

I byggemøtereferat fra 22. mai oppsummerte man imidlertid at entreprenøren ennå ikke hadde utført jobben. Byggherren (Statens vegvesen) ba derfor om at dette, av hensyn til trafikksikkerheten, måtte utføres snarest mulig.

Først 29. mai kom entreprenøren med utstyr og to mann. Man brukte altså 15 dager på å ta fatt på et klart definert hasteoppdrag. Mannskapene skar ut et rektangel av asfalten der den hadde sviktet og klargjorde arbeidsstedet for asfaltering ved å fylle grus i hullet. Så reiste de sin vei - uten å asfaltere!

Konsekvensen var at biler og lastebiler i de neste dagene dro med seg grus fra hullet ut i vegbanen. Alle med en viss trafikkfaglig kompetanse vet at dette er ytterst farlig for motorsykler og mopeder, som bare har to støttepunkter mot underlaget og som svinger ved at de lenes over.

Entreprenøren som hadde funksjonskontrakten viste ytterligere sviktende omdømme ved at hullet ikke ble merket og at det heller ikke ble satt opp noen form for varselskilting.

Slik sto arbeidsstedet fram til 4. juni 2008. Den tragiske konsekvensen av disse sikkerhetsmessige feilvurderingene var at en motorsyklist denne dagen mistet veigrepet på grunn av grusen i vegbanen. Han veltet og kom under hjulene på en møtende lastebil og omkom.

Det hører med til historien at motorsyklisten var en voksen, fornuftig mann som beviselig ikke hadde

brutt fartsgrensen, som er 60 km/t på den gjeldende strekingen.

NMCU har høy motorsykkelfaglig kompetanse, og etter vår mening hersker det ingen tvil om at den uvarslede veifellen var direkte årsak til at motorsyklisten omkom. Dette synet bekreftes også av politirapporten om ulykken. Likevel unnlot Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) å nevne dette forholdet som viktig i sin rapport og konkluderte i stedet med at motorsyklistene selv var skyld i ulykken, fordi han var for dårlig til å kjøre.

Entreprenøren ble på denne måten helt "frikjent". Den inkompetanse og sviktende dømmekraft han utviste fikk overhodet ingen konsekvenser - til tross for at det førte til at en trafikant omkom.

Et godt sikkerhetsvedlikehold på vegnettet er bokstavelig talt livsviktig for motorsyklister og mopedførere. Gjerdrum-ulykken er et grelt eksempel på hvordan det kan gå når ansvaret for sikkerhetsvedlikeholdet "på bakken" pulveriseres.

En forskrekkelig historie som forhåpentligvis vil få et rettslig etterspill.

NOU 2009/3 "På sikker veg": Anbefaling om innføring av et statlig veitilsyn

2. juledag i 2006 raste tonnevis med stein ned i kjørebanelen i Hanekleivtunnelen på E 18 i Vestfold. Det ble avdekket svikt i Statens vegvesen sine rutiner og som en konsekvens tok medlemsorganisasjonene i Trygg Trafikk til orde for innføring av et uavhengig veitilsyn.

Kravet ble formulert i et brev til samferdselsminister Liv Signe Navarsete, som satte i gang en offentlig utredning av saken. I fjor kom NOU'en "På sikker veg" med en anbefaling om innføring av et statlig veitilsyn.

NMCU er sikker på at et slikt uavhengig statlig tilsyn ville kunne påsett at intensjonene i lovverket og politiske vedtak blir fulgt opp på en bedre måte enn den Riksrevisjonen har avdekket er tilfelle i dag, der Statens vegvesen selv fører tilsyn med måloppnåelse i egen sektor.

Vedlegg 8

Brev fra Norges Automobil-Forbund v/direktør NAF Rådgivning til kontroll- og konstitusjonskomiteen, datert 4. februar 2010

Innspill til Dokument 3:16 (2008-2009) Riksrevisjonens undersøkning av drift og vedlikehold av vegnettet

Vi viser til komiteens brev av 25.01.2010 hvor komiteen ber om innspill fra NAF.

Nedenfor følger en kortfattet oversikt over noen av de punktene NAF er opptatt av:

Mangler ved drift og vedlikehold av vegnettet og ansvar for dette:

Med dagens distriktpolitikk og mangelfulle kollektivtilbud bør fremkommelighet og sikkerhet på vegene prioriteres. NAF mener det er for mange eksempler på dårlig kvalitet ved driftsarbeidet på vegen til at fremkommelighet og sikkerhet ivaretas godt nok. Trafikkantene undrer for eksempel hvorfor det tar så lang tid før brøyting og snørydding skjer, hvorfor brøyting uteblir og hvorfor det tar lang tid før mangler på veg, defekte rekkverk, lysstolper etc blir utbedret.

Etter innføring av funksjonskontrakter reduserer Statens Vegvesen sitt ansvar for mangler ved drift og vedlikehold av vegnettet. Dette stiller NAF spørsmålsteget ved. I tillegg er det kjent at forbrukere har opplevd å bli "kasteball" mellom Statens Vegvesen og entreprenøren når manglende vedlikehold er årsaken til skade på kjøretøy, og erstatning kreves.

Svak og mangelfull rapportering som medfører at departementet og Statens vegvesen ikke har styring og oversikt over driftstilstanden:

Dette er i seg selv uholdbart all den tid Statens vegvesen har ansvar for drift og vedlikehold av vegnettet.

At departementet ikke innhenter rapportering om hvordan styringssignalene om å prioritere ulykkesforebyggende tiltak på ulykkesutsatte vegstreknings

blir fulgt opp er uakseptabelt, spesielt gjelder dette med tanke på visjonen om null alvorlig skadde og drepte i trafikken.

Mangelfull rapportering har i flere tilfeller vært påpekt i ulike variasjoner av Havarikommisjonen for Transport (VEI nr 2009/08, 2009/09, 07/04-1, 2008/05, 2008/06, 2008/09).

Anbudsprosesser og konkurranse i relasjon til kostnadsvekst:

For få aktører kan medføre unaturlig kostnadsvekst. Hvis så skjer vil trafikkantene kunne hevde at drift og vedlikehold er blitt dårligere og dyrere, hvilket vel må være i strid med intensjonen om å privatisere deler av Statens vegvesen.

Konsekvenser for trafikksikkerhet og fremkommelighet på vegene:

Mangelfullt vintervedlikehold kombinert med smale veier uten midtdeler og uten forsvarlige avkjøringssoner er truende for trafikksikkerheten og fremkommeligheten på vegene.

Det er mange ulykker som skjer på fortauer, gangveier og lignende og som ender med personskafer som ikke blir rapportert som trafikkulykker. At spesielt eldre og funksjonshemmede får sin fremkommelighet redusert er en kjent sak.

Fremtidige konsekvenser som følge av regionreform og fylkeskommunenes økte ansvar:

NAF frykter at regionreformen vil medføre større forskjeller i drift og vedlikehold av vegnettet. Det stilles også spørsmålsteget ved den pulverisering av ansvar dette kan medføre og med det resultat at drift og vedlikeholdsarbeidet kan bli lidende.

Vi takker for anledningen til å komme med ytterligere synspunkter til denne saken.

Vedlegg 9**Brev fra Syklistenes Landsforening v/generalsekretær Rune Gjør til kontroll- og konstitusjonskomiteen, datert 5. februar 2010****Behandling av Dokument nr. 3:16 (2008-2009) Riksrevisjonens undersøkelse av drift og vedlikehold av vegnettet.**

Syklistenes Landsforening er en landsomfattende og ideell organisasjon som arbeider for å fremme sykling i Norge. Syklistenes Landsforening arbeider for bedre forhold for syklister i Norge. Vårt mål er at flere sykler og økt respekt og sikkerhet for syklister i trafikken.

Det er et stort potensial for mer sykkeltrafikk i Norge. Nasjonal sykkelstrategi, som ble lagt fram som et underlag til transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019, fastslår at det er et potensial for 50 % mer sykkeltrafikk, forutsatt at det tilrettelegges for sykling.

Drift og vedlikehold er en sentral del av tilretteleggingen for økt og tryggere sykkeltrafikk i Norge. Stortinget har vedtatt at sykkeltrafikkens andel av de daglige reiser skal økes til 8 prosent. En slik økning av sykkeltrafikken krever blant annet bedre drift og vedlikehold.

Syklistenes Landsforening synes det er bra at Kontroll- og konstitusjonskomiteen tar fatt i Riksrevisjonens undersøkelse av drift og vedlikehold av vegnettet. Drift og vedlikehold er et tema som opptar mange av våre 13.000 medlemmer. Vi gjennomførte høsten 2008 en undersøkelse i 20 utvalgte byer i Norge blant 6 000 medlemmer. Våre medlemmer ble spurt om hvordan det var å sykle i byen deres. Resultatet fra alle byene var entydig, vintervedlikehold er det tema som syklister er absolutt minst fornøyd med.

Vi stiller oss bak hovedkonklusjonene i Riksrevisjonens undersøkelse og rapport. Vi vil supplere Riksrevisjonen med noen momenter som vedrører sykkeltrafikken spesifikt.

Med drift forstås alle oppgaver og rutiner som er nødvendig for at et veganlegg skal fungere godt i forhold til trafikantenes daglige bruk. For sykkeltrafikk er aktiviteter som brøyting, strøing, oppmerking, rengjøring/ feiing, oppretting av skilt, reparasjon av defekt belysning, trafikantinformasjon og siktrydding i kryss de mest sentrale.

Vedlikehold innebærer tiltak for at den fysiske infrastrukturen blir tatt vare på i forhold til langsiktige mål for bruken av den. Reparasjon av dekker, hull og sprekker er sentralt.

Riksrevisjonen har i sin rapport begrenset vurderingene for sykkeltrafikken til brøyting og strøing på gang- og sykkelveg. Vi kan dokumentere at tilstanden på drift og vedlikehold av sykkelvegnettet langs

riksveg har vært meget dårlig. I Nasjonal sykkelstrategi, som er et grunnlagsdokument for St. meld nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019, konstateres det at brukerundersøkelser som Statens vegvesen har gjennomført gir indikasjoner på at syklende er relativt misfornøyd med drift og vedlikehold, både sommer som vinter. Brukerundersøkelsene viser også at de syklende er markert mer misfornøyd med vedlikeholdet sommer og vinter enn de motoriserte trafikantene.

En vesentlig del av riksvegnettet har vært og er uten et separat tilbud til sykkeltrafikk. Den 31.12.2009 var det 27.000 km med riksveg i Norge, og 3.500 km med gang- og sykkelveg og andre separate sykkelanlegg langs dette vegnettet. Dette vil si at det var et separat sykkelanlegg langs 13 prosent av riksvegnettet. Det viser at drift og vedlikehold av vegnettet generelt har en meget stor betydning for sykkeltrafikken siden sykkelvegnettet i hovedsak består av sykling i kjørebanelen, i blandet trafikk.

Vi vil spesielt nevne dekkevedlikehold. For sykkeltrafikk er standarden på vegdekker, både på det separate sykkelvegnettet (gang- og sykkelveger), egne sykkelfelt i kjørebanelen og der sykkeltrafikk må gå blandet med biltrafikk meget viktig.

Trafikanter på to hjul i kjørebanelen er av flere åpenbare grunner ekstra sårbare for dårlige vegdekker. Vegdekker er som regel dårligst ved kantlinjene der syklister vanligvis ferdes i kjørebanelen. Vegdekkenes tilstand følges opp gjennom målinger av spor og ujevnheter, og hvordan dette utvikler seg over tid. Registreringer viser at andelen av vegnett et som klassifiseres til standard dårlig eller svært dårlig med hensyn til spor og/eller ujevnheter har økt hvert år fra 2000 til 2008. Om lag 1/3 av riksvegnettet har en dekkestandard som ligger under minstekravet satt av Statens vegvesen. Vi vil gjøre komiteen oppmerksom på at innsatsen i vegdekker ikke vil øke i årene 2010-2103 (jamfør Handlingsprogram for Statens vegvesen 2010-2013), men snarere reduseres.

Det er videre alarmerende når Statens vegvesen fastslår at rammen til drift og vedlikehold i handlingsprogrammet ikke er stor nok til å kunne gjennomføre optimale drifts- og vedlikeholdsstandarder. Dette betyr at det blir mindre attraktivt og trolig mindre trygt å sykle. Ny kunnskap om sykkeltrafikkulykker viser at mangelfullt drift og vedlikehold er en faktor i ulykker der syklister skades og dør. En undersøkelse utført av Statens vegvesen viser at minst 18 % av ulykker med drepte syklister er påvirket av manglende drift og vedlikehold.

I byer og tettsteder blir sykkelfelt mer og mer en vanlig tilrettelegging for sykkeltrafikken, og er som regel en del av et hovednett for transportsykling. Det er per i dag ingen sykkelfelt som driftes i vinterhalvåret i henhold til Statens vegvesens håndbok 111, Standard for drift og vedlikehold. Sykkelfeltene blir dermed et veganlegg som ikke fungerer i deler av året, og dette bryter med premissene i nevnte håndbok. Et sykkelanlegg som ikke fungerer i vinterhalv-

året bidrar ikke spesielt til verken økt eller sikrere sykling.

Avslutningsvis vil vi gjøre Kontroll- og konstitusjonskomiteen oppmerksom på at Staten har et særskilt ansvar for å være en pådriver for bedre drift og vedlikehold av sykkelvegnettet, både på riksvegnettet og mot andre vegholdere (i henhold til Nasjonal transportplan).

Vedlegg 10

Brev fra Bilaksjonen v/leder til kontroll- og konstitusjonskomiteen, datert 8. februar 2010

Innspill til høring om Riksrevisjonens undersøkelse av drift og vedlikehold av veinettet.

Bilaksjonen takker for at vi ble invitert til å få komme med innspill til denne høringen. Vi mener at det er mange som har ansvar for det store forfallet på veiene våre. Veikapitalen er synkende for hvert år som går.

Trafikkvekst.

På slutten av 80-tallet, ble ca. 8% av statsbudsjettet brukt til veiformål. Dette er nå nede i ca. 3%. Samtidig som bevilgningene blir redusert, skjer det en stor trafikkvekst. I flere av de senere år, har tungtransporten øket med opp til 9% og trafikk ellers med 3-4%. Mange veier er bygd for lett transport, mens biler og last blir stadig tyngre. Utbyggingsdirektør i Vegdirektoratet Lars Aksnes har tatt opp dette problemet i flere år. Veiene har ikke fundament til å tåle endringen og vedlikeholdet øker som følge av dette.

Investeringsbehov.

Vegdirektoratet kom med innspill til Stamveitredningen som forteller om et investeringsbehov på 230 milliarder kroner og etterslepet på vedlikehold er nær 40 milliarder kroner. Det virket som om myndighetene ikke likte å få disse tallene på bordet !

Feil i prognoser over trafikkvekst.

Finansdep. kommer med langsiktige prognoser om forventet økonomisk utvikling. Disse prognosene får også betydning for samferdselsdep. og de som skal planlegge utbygging og vedlikehold. Gjennom hele 90 tallet har planleggere blitt pålagt å bruke trafikkveksttall som ligger langt under den reelle trafikkvekst. Veiplanleggere har ropt varsku om dette,

men samferdselsminister Navarsete har svart på Skriftlig spørsmål i Stortinget at det er vanskelig å endre på dette.

Alt blir feil i planleggingen så som dimensjonering, kostnader og framtidig vedlikehold.

Hvis dette skjer ubevisst, er det ille. Gjøres det bevisst, kan vi kalle det noe mye værre !

Stabsjefen i VV region sør, tar opp problemet på linken under:

<http://www.varden.no/nyheter/trafikken-sprenger-prognosene-1.210972>

Finansiering av utbygginger.

Et annet problem er at Stortinget bevilger midler etter kontantprinsippet. Vi tok opp dette i 2005 og fikk til svar at < Stortinget ser på enhver bevilgning som en utgift - selv om det skulle gi inntekter i fremtiden > ?

Nå kan det hende at en entrepenør må avbryte i okt-nov, da det er slutt på midler. Så kan entrepenøren komme tilbake og fortsette på nyåret, hvis det har blitt bevilget flere midler. Dette er unødvendige avbrudd som selvfølgelig fordyrer utbyggingen. Vi må derfor ta noe av vår store formue og opprette et veifond og bruke avkastningen til veibygging og vedlikehold. Likedan tar Staten inn over 60 milliarder i bilavgifter, så det kan umulig mangle penger ? Vi må sette av midler til hele prosjekter og ikke stykkevis og delt slik som nå.

Total transportmengde og veistandard.

Over 80% av total transportmengde skjer på våre veier. 62 % av denne transporten skjer på våre stamveier. Kun 5% av våre stamveier har god standard, mens hele 56% har dårlig standard. I fjor høst ble 50 land rangert etter veistandard og Norge ble nr 48 i

denne undersøkelsen. Det var også utviklingsland med i denne rapporten.

Jernbanetransport.

Ca. 4-5% av total transportmengde skjer på jernbanen. Volumet har endret seg lite gjennom årene. Nå varsler store transportører som Nor Cargo og Schenker at de går over til biler pga. dårlig regularitet og sparte kostnader. Jernbanen mellom Drammen og Oslo var stengt i 16 dager i fjor sommer og 200 busser overtok transporten på dagens dårlige E 18, uten at det voldte problemer.

Veivedlikehold.

Vi mener at Norge har en feilslått barveistrategi i et vinterland. Normalt er det glatt ved 0-føre, men ved veisaltning flyttes dette ned til under 8' minus. Veisaltet fryser til sjøis som er meget seig og snø som kommer oppå, binder seg ikke til isen. Vi så dette i fjor vinter på Sørlandet, hvor E 18 var stengt i flere dager. Vegvesenet skyldte på dårlig skodde utenlandske vogntog, men redningsbiler og brøytebiler hadde også store problemer med å ta seg fram. I tillegg forårsaker saltet rustskader på biler for over 5 milliarder i året. Moderne biler tåler heller ikke dette og da saltet ioniserer og lager krypestrøm, settes elektronikken ut av spill og mange har opplevd bremsesvikt pga. dette. Videre har saltet forurenset 18 av 56% av innsjøer som har fått saltholdig bunnvann. Private vannkilder er forurenset og erstatninger har blitt utbetalt. Saltet dreper nære vegetasjon og når saltet har kommet ned i grunnvannet, har vi sagt av den grenen vi sitter på.

<På en hvit vintervei føles sikkerheten lav- farten senkes- og da er sikkerheten høy >

<På en svart vintervei føles sikkerheten høy- farten økes- og da er sikkerheten lav >

Vintervedlikeholdet er heller ikke bra når saltslaps ligger igjen i veibanen og i veikantene. Bilistene må da kjøre "bort" dette. Vegdirektoratet og VV uttaler at veisaltning er en vitenskap, noe vi er helt enig i. Bør kun brukes når fks. regn fryser på bakken. Selv da gjør sand-grus samme effekt. Nå pøses det ut over 200 000 tonn med veisalt. I tillegg bruker andre offentlige etater en del, så vi snakker om kollosale mengder. Våt vei slites også 5-6 ganger så fort som tørre veier. Saltet løser opp bitumen- bindemiddelet i asfalten og vi ser det blir raskt hjulspor. Vi har tatt opp dette med miljøvernminister Erik Solheim som forteller at VV har fått 4 år til å komme med en konklusjon, men at han følger nøye med? Vi skal forfølge

dette svaret. Miljø- og Forurensningsdirektoratet har heller ikke nevnt veisaltning på sine hjemmesider og dette synes vi er merkelig og skal også følge opp!

Så da er Vegdirektøren overlatt ansvaret for miljøet i forbindelse med veisaltning?

Vi har hatt kontakt med både Direktorat og VV og de innrømmer at de som utfører selve saltingen ikke har den nødvendige kunnskap. Vi tror heller ikke at dette nytter da saltets effekt og oppførsler lar seg påvirke av mange forskjellige ting. Kan derfor også brukes til frysing av skiløyper?

La oss få tilbake normale forutsigbare vinterveier i dette vinterlandet. Vi er lei av alle eksperimentene som ikke fører noe sted, men bare ødelegger materiell og natur!

Hvorfor satse på å bygge effektive, trafikksikre og miljøvennlige veier?

Bilaksjonen henviser til andre land rundt oss, som ikke har vår store formue, men utenlandsgjeld i stedet. De har bygget og bygger ut sine veinett i stort tempo. Hvordan i all verden klarer de dette?

Svenskene gjør det også uten bompenger? Hva har de oppdaget og ikke vi?

Gode veisystem er meget viktig for et land, da vi lever i en global konkurransesituasjon.

Samfunnsgevinst.

Dette ordet er hele hemmeligheten som alle land rundt oss har oppdaget. I Norge har et vikarierende flertall på Stortinget i alle år kun sett på kontantstrømmen inn i Statkassa som inntekter. Vi tror nok at oljeinntektene har vært medvirkende til dette. Vi har nok og er fornøyde med det?

Med veier av høy standard i forhold til dagens standard oppnår vi følgende:

- Kjøretiden kan reduseres med opp til 50%.
- Ulykker med opp til 90%.
- Drivstoff-forbruk med opp til 30% og da det samme på utslipp.

På disse 3 områdene vil det bety en årlig avkastning på 62% hvert år i hele veiens levetid.

Dette betyr igjen at en investering er tilbake som kapital etter kort tid. Vi har detaljert utregning på dette og den eneste kritikken vi har fått på regnestykket, er at vi har tatt for lite i.

Det er denne oppdagelsen som våre naboer og andre land bygger veier for.

ULYKKER (Kilde: TØI)

| | | |
|--|-----------------|----------------------|
| Antall ulykker årlig med personskade | | 8 400 |
| Kostnader per ulykke | | 3 400 000 |
| Totale kostnader per år | | 28 560 000 000 |
| Antatt reduksjon ved bedre veier / nyere biler 20 %? | | 20 % |
| Reduserte kostnader ved bedre veier / biler | 5,7 mrd. | 5 712 000 000 |

NÆRING (Kilde: SSB – 2003 tall)

| | | |
|---|-----------------|----------------------|
| Norsk transportnæring (6,4 % av norsk sysselsetting) | | 48 000 000 000 |
| Økning i snittfart fra 50 til 70 kmt ved bedre veier? | | |
| 40 % øket hastighet = 20 % reduserte kostnader? | | 20 % |
| Besparelse for transportnæringen | 9,6 mrd. | 9 600 000 000 |

PERSON TRANSPORT (Kilde: SSB)

| | | |
|---|------------------|-----------------------|
| Snitt reisetid per dag og per nordmann 1t 23 min (2003) | | 1,23 |
| Antall nordmenn | | 4 640 000 |
| Andel personbil og buss (veitrafikk) | | 0,90 |
| Antall dager | | 365 |
| Total reisetid med bil eller buss (90 % av transport) | | 1 874 815 200 |
| Timepris anslag? | | 250 |
| Total kostnad for reiser? | | 468 703 800 000 |
| 10 % reduserte kostnader? | | 10 % |
| Besparelse for samfunn, bedrifter og befolkning | 46,8 mrd. | 46 870 380 000 |
| Sum besparelse årlig | 62,1 mrd. | 62 182 380 000 |

Avslutning.

Det ble en lang kommentar, men det er også et stort og alvorlig tema. Det er ikke lett å komme med nytenkning, men hvis det kan føre til noe godt, så hvorfor ikke?

Fra våren 2005 har vi oppfordret til en Samferdselsdebatt og når vi nå ser på forholdene og problemene på både jernbane og vei, så er det synd det ikke har vært interesse for dette på Stortinget!

Vedlegg 11**Brev fra Opplysningsrådet for Veitrafikken v/leder til Riksrevisjonen, datert 29. januar 2010****Forvaltningsrevisjon av riksveiene**

Opplysningsrådet for Veitrafikken er en paraplyorganisasjon som fremmer en effektiv veitrafikk med minst mulig skade på mennesker og miljø. Våre medlemmer spenner fra veibrukere og veibyggere via bilforhandlere og verksteder, til trafikksikkerhetsorganisasjoner. Vi er bekymret over dagens dårlige vei-standard, og registrerer at de årlige bevilgningene innebærer en svært langsom utvikling i retning av å komme å jour med standardkravene og behovene i befolkningen.

En rekke rapporter har de senere årene avdekket gapet mellom de krav forvaltningen har definert på basis av Stortingsvedtak og de krav befolkningen har til god og sikker infrastruktur og den faktiske vei-

standard på riks- og fylkesveinettet. Dette gir grunn til å spørre seg i hvor stor grad dagens veiforvaltning bidrar til å oppfylle Stortingets vedtak om Vegloven av 1963 og Nasjonal transportplan.

Vi ber Riksrevisjonen foreta en grundig forvaltningsrevisjon av riksveiene for å belyse følgende:

- I hvor stor grad bidrar veiforvaltningen til å oppfylle Vegloven § 1 a?
- I hvor stor grad bidrar veiforvaltningen til å oppfylle Stortingsvedtak om de overordnede målene i transportpolitikken i Nasjonal transportplan?
- Hvilke råd vil Riksrevisjonen gi til veiforvaltningen gitt de økonomiske rammebetingelser som kan forventes?

Er intensjonene i Vegloven ivaretatt gjennom veiforvaltningen?

Forvaltningsrevisjonens siktemål er å kartlegge om Stortingets vedtak og forutsetninger er oppfylt. Et sentralt Stortingsvedtak og grunnleggende for veiforvaltningen er Vegloven av 21. Juni. Nr. 23 1963. I formålsparagrafen går det frem at loven skal sikre "planlegging, bygging, velikehald og drift av offentlege og private vegar, slik at trafikken på dei kan gå på eit vis som trafikantane og samfunnet til ei kvar tid kan være tente med. Det er ei overordna målsetting for vegstyresmaktane å skape størst mogleg trygg og god avvikling av trafikken og ta omsyn til grannane, eit godt miljø og andre samfunnsinteresser ellers".

Med utgangspunkt i Vegloven er forskrifter, vegnormaler og håndbøker for planlegging, drift, vedlikehold og bygging av offentlige veier utarbeidet av Statens vegvesen. Vegnormalene gjelder for bygging av ny veg og håndbøkene gjelder for drift og vedlikehold, og felles for alle er at de kan fravikes av budsjettmessige hensyn. Dette har som konsekvens at de kravene som stilles for å ivareta Stortingets vedtak i Vegloven, realiseres i den utstrekning det er tilfredsstillende økonomiske rammer. De økonomiske rammene fastsettes av Stortinget gjennom årlige budsjettvedtak, og har i en årrekke ikke vært tilstrekkelige for å bygge ut og vedlikeholde veiene i tråd med kravene.

Gap mellom forvaltningskrav og faktisk standard

Flere rapporter fra Statens vegvesen de senere år dokumenterer dette:

1. Gapet mellom veinormalstandard og faktisk standard på riksveinettet er meget stort og omfattende. Kilde: Statens vegvesens tilstandsanalyser 2006, Nasjonal transportplan 2010-2019, St.prp. nr 1 (2009-2010) Samferdselsdepartementet, OFV

Gapet som Statens vegvesen har kartlagt, består i avviket mellom faktisk veistandard og krav til standard dersom veien skulle bygges ny. Krav til ny vei er fastsatt i Statens vegvesens håndbok 017, Vegnormaler. Det foreligger ikke egne krav til eksisterende vei i Statens vegvesens serie av håndbøker. Dersom vegnormalene ikke skal gjelde på eksisterende vei, bør egne krav utarbeides.

2. Vedlikeholdsforfallet på riksveiene er meget omfattende, og økende. Kilde: Statens vegvesen. Nasjonal transportplan 2010-2019, St.prp. nr 1 (2009-2010) Samferdselsdepartementet, OFV

Når de årlige budsjettvedtakene er for lave gjennom mange år, tilrettelegges det for et økende gap

mellom veikravene på den ene siden og faktisk veistandard på den andre siden. Stortinget gjør det umulig for veiforvaltningen å realisere de kravene vegforvaltningen selv har fastsatt for å oppfylle Stortingets vedtak. Dette er en praksis som neppe kan være formålstjenlig å opprettholde. Hva vil riksrevisjonen anbefale i dette tilfellet?

Hvordan bør veiforvaltningen forebygge fremtidige feil og mangler?

Riksrevisjonen skal veilede forvaltningen for å forebygge fremtidige feil og mangler. Det bør være et sentralt mål for norsk veiforvaltning at faktisk veistandard er i tråd med de fastsatte kravene. Ethvert avvik fra veiforvaltningens krav knyttet til kvaliteten på veiene, fra drift via vedlikehold til teknisk/geometrisk standard, må være å betrakte som en forvaltningsfeil- eller mangel.

OFV har sammen med en rekke organisasjoner i mange år anbefalt Stortingets politiske partier å øke de økonomiske rammene slik at veistandarden kan bringes å jour med standardkravene. Likevel viser våre analyser at Stortingets budsjettvedtak ikke gir rom for å realisere forvaltningens egne standardkrav før om 60 – 90 år.

Ifølge en rapport fra analyseselskapet Rambøll finnes det "ingen lover, forskrifter eller normaler som sier noe om når målene om effektiv, sikker og miljømessig vetryansport skal nås" (Rambøll 2009, vedlagt).

Dette innebærer at veiforvaltningen fortsatt vil bære preg av feil og mangler i alle disse årene. Dette kan neppe være i tråd med god offentlig forvaltnings-skikk. En løsning er at veiforvaltningens standardkrav bringes i bedre samsvar med de økonomiske rammene i Stortingets budsjettvedtak. Det betyr at standardkravene til vedlikehold må justeres ned betydelig. Dette vil igjen svekke forvaltningens evne til å realisere målene i Nasjonal transportplan og Vegloven. Vi ber Riksrevisjonens gi råd til Veiforvaltningen hvordan disse dilemmaene bør håndteres på en god måte.

Gap mellom befolkningens behov og faktisk vegstandard – meget lav innbyggertilfredshet

Dagens veiforvaltning har videre ført til et gap mellom befolkningens behov for gode og sikre veier på den ene siden, og faktisk veistandard på den andre siden.

Det økende standardgapet blir av Regjeringen identifisert som en hovedutfordring, i Stortingsmeldingen for Nasjonal transportplan 2010-2019 (St.meld. nr. 16 008-2009) heter det at utfordringene for den videre utviklingen av transportsystemet blant annet er knyttet til (sitat):

- Over tid har vi fått eit auka gap mellom transportbehov og standarden på infrastrukturen
- Det er framleis altfor mange drepne og hardt skadde i vegtrafikken (sitat slutt).

Til tross for at det legges opp til et betydelig løft, og forutsatt at planen realiseres, vil det fortsatt være et betydelig gap mellom transportbehov og standard på veiene over hele landet i 2019. Blant annet vil kun 350 km av totalt 1240 km på riksveinettet breddeutvides og få to felt med gul midtstripe ved utgangen av 2019. Det vil fortsatt være store vedlikeholdsbehov over hele landet. I lys av den forventede befolknings- og trafikkveksten i tiårsperioden, vil standarden neppe være veldig mye nærmere befolkningens behov i 2+19.

Gapet mellom befolkningens behov og faktisk veistandard kommer tydelig til uttrykk i form av lav tilfredshet med offentlige veier. I den store innbyggerundersøkelsen som Direktoratet for forvaltning og IKT har utført på oppdrag fra Regjeringen ved Fornyings- og administrasjonsdepartementet, går det frem at:

3. Brukernes tilfredshet med riksveiene er meget lav. Vei er det tjenesteområdet av alle offentlige tjenester, statlige, fylkeskommunale og kommunale, som innbyggerne er minst tilfredse med

Kilder. Direktorat for forvaltning og IKT, Innbyggerundersøkelsen 2010

Fravær av uavhengig tilsyn

Statlig tilsyn er ett av flere virkemidler for å følge opp Intensjonene i lovverket. Tilsynet med målopp-

nåelse i veisektoren føres av sektoren selv ved Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet. I andre sektorer, som helsesektoren, er det etablert en uavhengig tilsynsmyndighet. Den modellen veisektoren benytter kan være uheldig på flere måter; først og fremst ved at Statens vegvesen både skal ivareta rollen som uavhengig tilsynsmyndighet og være departementets fagansvarlige i veisaker. Dermed vil Statens vegvesens tilsynsvirksomhet være å betrakte som internkontroll, og det er problematisk at ingen fører tilsyn med denne. Vi imøteser Riksrevisjonens vurdering av dette.

Avslutning

Vi håper Riksrevisjonen vil vurdere disse momentene og foreta en grundig gjennomgang av veiforvaltningen i tråd med Lov og instruks om Riksrevisjonen. Det er grunn til å stille spørsmål ved den lave måloppnåelsen i veiforvaltningen, både målt i forhold til standardgapet og i forhold til innbyggermisnøyen.

Det er behov for forvaltningsrevisjon på alle tre forvaltningsnivåer (stat, fylkeskommune og kommune) slik vi ser det. Ettersom Riksrevisjonens oppgave er å følge opp Stortingets vedtak, vil riksveiene være en naturlig avgrensning i første omgang. I neste omgang bør søkelyset rettes mot Forvaltningsreformen og overføringen av øvrig riksveinett fra staten til fylkeskommunene.

Vi kan dokumentere alle momenter i brevet, og bistår gjerne ved behov.

Vedlegg 12

Referat
fra åpen høring i kontroll- og konstitusjonskomiteen
om

Riksrevisjonens undersøkning av drift og vedlikehold av vegnettet
(Dokument nr. 3:16 (2008–2009))

Høring mandag 8. februar 2010:

| | |
|--|------|
| Vegdirektør Terje Moe Gustavsen | * 3 |
| Tidligere samferdselsminister Liv Signe Navarsete..... | * 12 |
| Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa | * 20 |

**Åpen høring i kontroll- og konstitusjonskomiteen
mandag den 8. februar 2010 kl. 9**

Møteleder: Anders Anundsen (FrP)
(komiteens leder)

S a k :

Riksrevisjonens undersøkning av drift og vedlikehold av vegnettet (Dokument nr. 3:16 (2008–2009))

Møtelederen: Da er klokken slagen. På vegne av kontroll- og konstitusjonskomiteen vil jeg få ønske velkommen til denne kontrollhøringen, der temaet er Riksrevisjonens undersøkelse av drift og vedlikehold av veinettet.

De hovedproblemstillingene som komiteen ønsker å få belyst under høringen, er

- mangler ved drift og vedlikehold av veinettet og ansvaret for dette
 - svak og mangelfull rapportering som medfører at departementet og Statens vegvesen ikke har styring og oversikt over driftstilstanden
 - anbudsprosesser og konkurranse i relasjon til kostnadsvekst
 - konsekvenser for trafikksikkerhet og fremkommelighet på veiene
 - fremtidige konsekvenser som følge av regionreform og fylkeskommunenes økte ansvar
- Komiteen har invitert følgende til høringen:
- vegdirektør Terje Moe Gustavsen
 - tidligere samferdselsminister Liv Signe Navarsete
 - samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa

Komiteen har i tillegg anmodet ulike brukerorganisasjoner om å komme med skriftlige innspill i forbindelse med høringen.

Det vil bli tatt stenografisk referat fra høringen, og referatet vil følge som vedlegg til komiteens innstilling til Stortinget.

De prosedyrer som er fastsatt i reglementet for åpne kontrollhøringer, vil bli fulgt. Den inviterte får først holde en innledning. Etter det får først saksordføreren, som er Øyvind Vaksdal fra Fremskrittspartiet, og deretter representanter fra de ulike partiene anledning til å spørre ut de inviterte.

For at komiteen skal få stilt de spørsmålene som er nødvendige, vil jeg be om at svarene blir så korte og konsise som mulig.

Til slutt får komiteen anledning til å stille noen helt få oppfølgingsspørsmål, og den inviterte får til slutt ordet til en kort oppsummering.

Dette er en åpen høring, og det er derfor viktig at alle deltakerne unngår å omtale forhold som er undergitt taushetsplikt. Dersom et spørsmål ikke kan besvares uten å gi opplysninger som er taushetsbelagte, bør den innkalte gjøre komiteen oppmerksom på det.

Det er komiteens håp at høringen vil gi nødvendige

opplysninger i saken, som bakgrunn for de konklusjoner komiteen skal treffe i sin innstilling til Stortinget.

Jeg vil gjøre oppmerksom på at mobiltelefoner bør slås av eller i alle fall settes på stille, slik at vi unngår forstyrrelser underveis.

Pressen kan ta bilder av dem som er til høring inntil høringen er igangsatt. Den er nå igangsatt, så heretter må dere holde dere litt i ro.

Jeg vil også presisere at mikrofonen har en lydknapp som må slås av og på. Det er viktig at alle husker det av hensyn til overføringene. For at vi ikke skal få problemer med lydanlegget, må en også huske å slå den av etter at en har hatt den på.

Høring med vegdirektør Terje Moe Gustavsen

Møtelederen: Da er vi klare til å starte opp. Jeg vil først få lov til å ønske velkommen til vegdirektør Terje Moe Gustavsen, som stiller med sjefingeniør Torgeir Leland som bisitter. Velkommen til deg også.

Da har Terje Moe Gustavsen inntil 10 minutter til innledning. Vær så god.

Terje Moe Gustavsen: Takk, komitéleder.

Fram til 1. januar 2003 utførte Statens vegvesen store deler av sine drifts- og vedlikeholdsarbeider i egenregi gjennom egen produksjonsavdeling. Fra 1. januar 2003 ble også disse arbeidene konkurranseutsatt gjennom såkalte funksjonskontrakter for daglig drift og mindre vedlikeholdsarbeid. Produksjonsavdelingen i Statens vegvesen ble skilt ut som eget selskap, Mesta AS. Mesta fikk som en overgangsordning 100 kontrakter fra 1. januar 2003 som omfattet alle de aktuelle arbeidene. Dette ble gjort fordi verken bransjen eller Statens vegvesen så det som praktisk mulig å lyse ut og inngå kontrakter for samtlige arbeidere på en gang. Derfor ble 25 pst. av kontraktene utlyst i konkurranse hvert år. De første kontraktene som ble konkurranseutsatt, startet 1. september 2003. Fra og med 1. september 2006 var alle kontraktene konkurranseutsatt.

Vegvesenet hadde liten erfaring fra konkurranseutsetting av denne typen arbeidere. Det var bare gjort forsøk med noen få prøvekontrakter. Det ble også hentet inn erfaring fra andre land. På dette grunnlaget ble det laget en felles mal for konkurransegrunnlag for hele landet. Det var svært kort tid å få ferdig alt som trengtes til en så omfattende omlegging. Senere har en foretatt en løpende revisjon av malen for konkurransegrunnlaget og dessuten revidert håndbøker og mange av Vegvesenets dokumenter for å tilpasse seg den nye situasjonen. Det er også nødvendig å tilpasse seg aktuelle bransjestandarder og norske standarder. Dette arbeidet er krevende og omfattende – og pågår hele tiden.

Ser en til Finland og Sverige, som har gjort de samme grepene med å omdanne egenregivirksomheten til et aksjeselskap, ble produksjonsvirksomheten i disse landene først omdannet til en intern divisjon som ble konkurranseutsatt, før en tok det neste skrittet om omdanning til aksjeselskap. Denne prosessen tok ti år i Finland og 17 år i Sverige, mens vi i Norge gjennomførte en slik prosess på ett år.

Prisene økte da Mesta fikk ansvaret for samtlige funksjonskontrakter fra og med 1. januar 2003. Den gang ble arbeidene delt inn i 100 kontrakter, og prisene økte med omtrent 10 pst. i forhold til det en hadde i egen produksjonsavdeling. Samtidig skulle det foretas bemanningsreduksjon blant egne ansatte i Statens vegvesen. I utgangspunktet gjaldt dette også byggherresiden. Oppgaver knyttet til planlegging, oppfølging og dokumentasjon ble derfor i stor grad overført til entreprenørene. Vi valgte å beholde Statens vegvesens byggherreapparat på samme nivå fordi det samme apparatet fikk en betydelig vekst i oppgavemengden gjennom de nye funksjonskontraktene. For å lykkes med dette måtte entreprenørene ha gode kvalitetssystemer, noe en forutsatte at de hadde. Det viste seg senere at dette ikke alltid var tilfellet. Det ble derfor nødvendig å iverksette strengere og mer presise krav til entreprenørenes egne kvalitetssystemer og innholdet av kvalitetsplanene. Dette medførte prisøkninger for de kontraktene som kom etter at disse endringene ble iverksatt.

Når det gjelder prisutviklingen, gikk prisene ned da overgangskontraktene til Mesta ble konkurranseutsatt. Disse overgangskontraktene ble som nevnt innledningsvis lyst ut puljevis. Den først puljen med konkurranseutsatte kontrakter startet opp 1. september 2003, og det ble etter det lyst ut en pulje hvert av de påfølgende fire årene. De siste kontraktene som ble konkurranseutsatt, startet opp 1. september 2006. Alle disse kontraktene som ble lyst ut i perioden fra 2003 til 2006, fikk i gjennomsnitt en prisnedgang på ca. 35 pst. i forhold til overgangskontraktene til Mesta.

I 2007 ble de første konkurranseutsatte kontraktene lyst ut på nytt, og da startet utviklingen med prisøkning. Denne ble langt større enn hva Statistisk sentralbyrås indeks for slike arbeider skulle tilsi. I 2007 fikk vi en prisøkning på 6 pst. utover kostnadsindeksen, når en sammenlikner med det lave nivået vi fikk til å begynne med etter konkurranseutsettingen. I 2008 ble prisøkningen 41 pst. i forhold til dette lave nivået for de kontrakter som da ble fornyet. De kontraktene som ble fornyet i 2009, fikk en prisøkning på 44 pst. For 2010 er ikke resultatene klare ennå, men det er indikasjoner på at det høye prisnivået opprettholdes.

Det prisnivået vi nå har kommet opp på, er nesten det samme som før konkurranseutsettingen. I tillegg har vi fått økte byggherrekostnader. Et eksempel på byggherrekostnader her er å lage nye tilbudsgrunnlag. Dette arbeidet er svært omfattende, og dokumentomfanget er stort når en skal beskrive vegnettet i detalj. Vi har også erfart at det har oppstått mange konflikter om forståelsen av kontraktene, og flere av disse konfliktene har havnet i rettsapparatet. Alle disse konfliktene innebærer mye arbeid og store kostnader for begge parter. Vi antar at de økte byggherrekostnadene bidrar til en kostnadsøkning på omtrent 5 pst. for Statens vegvesen. På nåværende tidspunkt er vi derfor ikke i stand til å se at konkurranseutsettingen totalt sett har gitt lavere kostnader. Samtidig må det erkjennes at konkurranseutsettingen har medført en forståelse av at arbeidet må dokumenteres, analyseres og rapporteres bedre enn tilfellet var før omorganiseringen av Statens vegvesen i 2003. De tiltakene vi har gjennomført på dette området

og resultatene som dette etter hvert har gitt, har helt klart brakt fram en merverdi, men den er vi ikke i stand til å anslå i kroner og øre.

Riksrevisjonen har konkludert med at det var mangelfull rapportering som medførte at departement og Statens vegvesen ikke hadde god nok styring og oversikt over driftstilstanden. Disse konklusjonene er vi enige i, og de gjenspeiler situasjonen slik den var da Riksrevisjonen gjorde sine undersøkelser. Dette har Riksrevisjonen og vår egen internrevisjon også påpekt tidligere, og det ble derfor iverksatt et program for å få til forbedringer på dette området. Sentralt i dette forbedringsarbeidet er et nytt samhandlingssystem hvor entreprenørene via et internettbasert system som heter ELRAPP, sender inn alle sine rapporter elektronisk om driftstilstanden og eventuelt avvik. Dette systemet ble fasett inn i 2007, og senere har det løpende blitt forbedret etter hvert som en har fått erfaringer. Foreløpig er denne delen av systemet i drift på de kontraktene som startet i 2007 og senere, og innen 2012 vil dette systemet bli fasett inn for samtlige kontrakter. Når det gjelder Vegvesenets egen stikkprøvekontroll, var dette et papirbasert og derfor lite transparent system, hvor en i liten grad videreformidlet resultatene. Med 106 kontrakter å følge opp var det krevende å holde totaloversikten over den løpende driftstilstanden med et slikt system. I ELRAPP ble det derfor utviklet en egen kontrollmodul, slik at en i det samme systemet for hele landet har full oversikt over alle planlagte kontroller, om disse blir gjennomført og hva resultatet fra disse er. Denne delen av ELRAPP fases nå inn for samtlige kontrakter, og alle kontrakter tar dette kontrollsystemet i bruk innen 1. mars i år. Gjennom denne rapporteringen har en full oversikt over Vegvesenets eget arbeid med stikkprøvekontroller, og på den måten får vi et vesentlig bidrag til å holde oversikt over driftstilstanden. Dette systemet har vært krevende å utvikle, og det har tatt tid – i manges øyne for lang tid – å få dette på plass. På det tidspunkt sist høst systemet var klart til bruk, ble det tatt en umiddelbar beslutning om at dette oppfølgingssystemet skulle tas i bruk for samtlige funksjonskontrakter så fort som mulig.

Den vesentligste delen av kontrollarbeidet skjer gjennom entreprenørens egen kontrollvirksomhet. Denne kontrollvirksomheten skal være forankret i entreprenørenes kvalitetssystemer og den kvalitetsplanen som utarbeides for hver enkelt kontrakt. Etter hvert oppdaget vi at disse kvalitetsplanene ofte ikke eksisterte, og fantes de, var de ofte ikke i bruk. Her sviktet begge parter, og det var nødvendig med forbedringer. Statens vegvesen valgte derfor å endre sine kontraktsbetingelser for de kontraktene som ble lyst ut i 2007, slik at entreprenørene måtte ha et helhetlig kvalitetssystem basert på den internasjonale ISO 9001-standarden, og dessuten følge retningslinjene i ISO 10005 for kvalitetsplaner. Samtidig har det blitt gjennomført intern opplæring og oppfølging av samtlige byggeledere, slik at de forstår hvordan disse nye bestemmelsene skal følges opp. ISO 9001-standarden klargjør at det er entreprenøren som skal bevise at leveransen er gjennomført som avtalt, og at det ikke er byggherren som skal bevise det motsatte. Dette innebærer et nytt tenkesett for

alle, og det må nok erkjennes at disse tankene ikke helt har slått rot ennå. Vi har også gjennomført opplæringstiltak sammen med entreprenørene på dette området, og vi vil forsterke denne innsatsen. Forutsetningen om at entreprenørene overtok arbeidet med dokumentasjon fra Statens vegvesen da det ble omorganisert, var en vesentlig forutsetning for at etaten skulle kunne redusere sin bemanning som følge av utskillelsen av egenregivirksomheten i et eget selskap.

Det har også blitt påpekt at vårt sanksjonsnivå er lavt. Samtidig vet vi at entreprenørene har kalkulert svært lavt i mange kontrakter, og at mange av disse har gått med tap, noen steder betydelige tap. Ilegging av sanksjoner krever et omfattende forarbeid hos byggherren for å bevise at kontrakten ikke er oppfylt. Dette utløser naturlig nok også mye arbeid hos entreprenøren for å bevise det motsatte. Som sagt har vi begynt en ny praksis gjennom å kreve at entreprenøren følger ISO 9001. Her er det stort fokus på forbedringer. Vi har derfor sendt ut en instruks til våre byggeledere om at når en mangel påvises, skal dette utløse en prosess hvor begge parter samarbeider om forbedringer. Blir en enig om hvordan disse skal gjennomføres, venter vi med å ilegge sanksjoner. Derimot, hvis entreprenøren lar være å samarbeide eller lar være å følge opp forbedringstiltak vi har blitt enige om, ilegges sanksjoner på et høyere nivå enn før. I de aller fleste tilfeller velger entreprenørene samarbeidslinjen. Det som er viktigst for oss, er å fokusere på at trafikantene tilbys de forholdene de har krav på. Men jeg understreker at hvis en entreprenør har latt være å utføre de arbeidene de etter kontrakten skulle ha utført, så har de heller ikke krav på betaling.

Møtelederen: Da tror jeg vi må si takk, for der er tiden til vegdirektøren ute.

Jeg gir ordet til saksordføreren, som er Øyvind Vaksdal – vær så god.

Øyvind Vaksdal (FrP): Takk for det.

I instruksen til Statens vegvesen heter det bl.a. at Vegdirektoratet skal sørge for at etaten følger opp styrings signaler fra overordnet myndighet og derved gi publikum tilfredsstillende ytelse gjennom å arbeide for et sikkert, miljøriktig og effektivt transportsystem og å utarbeide retningslinjer for utbygging, drift/vedlikehold og bruk av det offentlige vegnettet. Kan vegdirektøren gi oss en definisjon av hva som er en sikker, framkommelig og miljøriktig veg? Eller for å si det enkelt: Hva er en god veg?

Terje Moe Gustavsen: Det er i Statens vegvesen lagt opp til å ha en drift og et vedlikehold i henhold til de såkalte maler og retningslinjer. For vår del er dette nedfelt i den såkalte Håndbok 111, der det beskrives detaljert hvilke krav som skal settes til disse aktiviteter, for nettopp å frambringe en veg som er god i forhold til de parametere som saksordføreren var inne på.

Øyvind Vaksdal (FrP): Er det i den håndboken klart definert standarder for vedlikehold av vegen?

Terje Moe Gustavsen: Ja. Svaret er ja.

Øyvind Vaksdal (FrP): Takk for det.

Riksrevisjonens undersøkelse viser at det ikke foreligger rapportering verken internt i Statens vegvesen eller i Samferdselsdepartementet som gir pålitelig informasjon om tilstanden når det gjelder drift av vegnettet. Riksrevisjonen skriver også at en god oversikt over driftstilstanden på vegnettet på alle nivå vil være sentralt for at departementet og ledelsen i Statens vegvesen skal kunne gi tilstrekkelige og relevante styringssignaler. Er vegdirektøren enig i dette? Og kan han fortelle oss hvordan det kan være mulig å framskaffe pålitelig informasjon og tilfredsstillende rapportering om tilstanden på vegnettet som grunnlag for denne rapporteringen?

Terje Moe Gustavsen: Det er slik at det starter med kvalitetsbeskrivelsene, med konkurransebeskrivelsene. Det er jo den forventning som stilles opp. Så er det neste å sørge for at forventningen oppfylles, og rapportere at forventningen er fulgt opp. Man må se på dette som disse tre elementene. Vi føler nok at i beskrivelsen av konkurransegrunnlaget kreves det også forbedringer, men der er vi kanskje best ute. Så er det oppfølgingen av hvorvidt dette oppfylles på den enkelte veg, bokstavelig talt, og hvorledes dette rapporteres til departementet. Der er det først og fremst utviklingen av kontrollsystemet, ELRAPP, som står sentralt. Og som jeg sa i min innledning: Dette systemet har blitt utviklet de senere årene og er nå i ferd med å bli fasett inn i forhold til den konkrete rapportering fra entreprenørene til våre byggherrer ute, der vi har fasett dette inn fra 2007 og er ferdig med innfasingen innen 2012. Det neste er da at dette systemet har en kontrollmodul, som jeg nevnte, som er ferdig innfasett 1. mars i år, og som gir en bestilling, kan man si, på antall stikkprøvekontroller. Jeg mener å huske at det ligger an til mellom 40 000 og 50 000 stikkprøvekontroller i året. Og deretter at disse kontrollene blir gjennomført, for så – og på det grunnlag – å kunne ha en rapportering videre både sentralt i Vegvesenet og til departementet om resultatet av disse undersøkelsene, som i realiteten vil være en beskrivelse av oppfyltingen av kontrakten og som således er en beskrivelse av tilstanden på vegnettet.

Øyvind Vaksdal (FrP): Takk for det.

På bakgrunn av evalueringene fra byggeledere og resultatet fra SINTEFs undersøkelse stilles det fra Riksrevisjonen spørsmål om kvaliteten på driftsarbeidet er tilstrekkelig til å medvirke til gode og sikre framkommighetsforhold for trafikantene hele året. Dette kan skyldes manglende oppfølging av det som er avtalt i kontraktene og i noen grad også forholdet det ikke er tatt høyde for i kontraktene. Vegdirektoratet hevder ifølge rapporten at man ikke ser på resultatet som særlig tilfredsstillende.

Tror vegdirektøren at kontraktene som er inngått, er gode nok og tar høyde for eventuelle utforutsette utfordringer som kan oppstå, eller vil det være fornuftig å gjennomgå rutiner for anbud og kontrakter for å forbedre dette?

Terje Moe Gustavsen: Jeg tror at vi fortsatt har foran oss et betydelig arbeid med å gjennomgå og forbedre kontraktene. I hvor mange år det blir behøvelig, tror jeg det er krevende i dag å gi et eksakt svar på. Dette er et pågående og kontinuerlig utviklingsarbeid, men jeg både håper og tror at vi i dag har et ganske godt grunnlag.

I de årene vi nå har bak oss, har det også vært behov for å presisere en del i kontraktene, og man kan vel si at man har lært litt etter hvert. La meg ta et eksempel: I forbindelse med kantrydding hadde man en regel som sa at det skulle være ryddet fra 1 til 3 meter. I gammel tid, for å si det slik, der man gjorde jobben selv, var det også et hensiktsmessighets spørsmål hvordan det så ut i vegkannten i forhold til hvorvidt man ryddet 1 meter eller opptil 3 meter. Da man klargjorde dette i et konkurransegrunnlag, definerte mange entreprenører dette som 1 meter – ferdig med det. Det medførte at man da måtte gå inn og justere konkurransegrunnlaget. Man lærte etter hvert. Jeg tror det fortsatt vil være mye forbedringspotensial her. Og vi vil arbeide videre med dette, det er det klart behov for.

Øyvind Vaksdal (FrP): Takk for det.

Ulike brukergrupper skriver i innspill til komiteen at de jevnlig formidler sitt syn på vegvedlikehold til Vegdirektoratet. I hvor stor grad lytter Vegdirektoratet til signaler fra dem som representerer brukere av vegene, og hva er eventuelt konkret gjort fra direktoratets side for å følge opp slike signaler og innspill?

Terje Moe Gustavsen: For det første er det slik at når man reviderer normaler osv., bl.a. Håndbok 111, er også brukerorganisasjonene involvert i dette arbeidet. Jeg tror Torgeir Leland kan gi oversikt over den konkrete involveringen. Videre har vi faste kontaktmøter med tunge brukergrupper, f.eks. Norges Lastebileier-Forbund og andre brukerorganisasjoner som gir innspill, som videreformidles i vår organisasjon, ikke minst i form av referater fra disse møtene, og som er inne i vurderingene når man vurderer kontrakter og kontraktsinnhold. Jeg vil også i denne sammenheng peke på at vi har en løpende dialog med bransje og bransjeorganisasjoner som også bidrar i dette arbeidet, og med bransjeorganisasjoner mener jeg organisasjoner for utførende entreprenører.

Jeg vet ikke om Torgeir kan si litt mer om det konkrete arbeidsopplegget, f.eks. når det gjelder revisjon av 111.

Torgeir Leland: Det jeg kan si om Håndbok 111, er at det har pågått et omfattende arbeid for å beskrive den standarden som entreprenørene skal utføre arbeidet etter, på en bedre måte, og tilpasset slik at det passer inn i en kontrakt. Tidligere var Håndbok 111 utarbeidet slik at det var et redskap for myndighetene til å bestemme hvor god standarden var. Men det var ikke alltid slik at den beskrivelsen var optimal for å putte inn en kontraktstekst. Så i den sammenheng har det pågått et arbeid, og det foreligger et forslag til ny Håndbok 111, hvor standarden forhåpentligvis er bedre tilpasset kontraktene. Det arbeidet har også skjedd i samarbeid med våre nordiske naboer, og vi har landet på et forslag som alle vi som har deltatt i det

arbeidet, mener er den mest optimale måten å beskrive arbeidet på. I den prosessen har det foregått et samarbeid med alle mulige brukerorganisasjoner for å komme fram til et optimalt forslag.

Møtelederen: Takk for det.

Da er det Arbeiderpartiets tur til å stille spørsmål. Det er Bendiks H. Arnesen, som har 5 minutter til disposisjon. Vær så god.

Bendiks H. Arnesen (A): Når vi ser på denne rapporten fra Riksrevisjonen og på vegdirektørens orientering her i dag om dette med prisnivået osv., så har jeg et spørsmål. Var det en fornuftig organisasjonsform som ble innført i 2003, og har dette vært en hensiktsmessig måte å sikre drifts- og vedlikeholdsbehovet på? Kan du utdype fordelene og eventuelt ulempene med denne konkurranseutsettingen, sammenlignet med den gamle ordningen?

Terje Moe Gustavsen: Jeg tror kanskje ikke det er hensiktsmessig å – skal vi si – fullt ut kjøre filmen baklengs i forhold til vurderingen som ble foretatt for seks-sju år siden. Men for å gå rett, konkret, på det representanten Arnesen fokuserer på, fordeler og ulemper: Når det gjelder fordeler, er det ganske åpenbart at etter hvert som regelverket knyttet til innkjøp, til offentlige anbud osv. har utviklet seg, så ville det i alle fall vært meget krevende å kjøre en blandet modell, der man gjør noe av dette og ikke alt. Så i forhold til det regelverket vil jeg si at dette i all hovedsak er en fordelaktig modell.

Det er jo også slik at ved å konkurranseutsette på den måten, stimuleres konkurransen. Det er jo slik at vi mener konkurransen bør bedres. Vi arbeider kontinuerlig med det, bl.a. sammen med bransjeaktører og bransjeorganisasjoner, så også i forhold til kontraktsstrategi og kontraktsutforming. Ved å få en god og sunn konkurranse – og da understreker jeg sunn konkurranse – på bl.a. lønns- og arbeidsvilkår, som skal være der de skal være, er jeg nok overbevist om at vi totalt sett vil kunne få en bedre oppgaveutførelse enn i det motsatte tilfellet. Men det krever – og da er vi for så vidt over på ulempeiden, hvis man velger å definere det som ulempeiden – en veldig sterk oppfølging, det krever et byggherremiljø med veldig klare bestillinger, og det krever også rapporteringssystemer som fungerer godt.

Jeg vil også i denne sammenheng vise til den internasjonale kontakten vi har, og det er jo slik at det er denne måten man i all hovedsak har valgt å organisere det på også i våre naboland. Men som jeg sa innledningsvis: Man valgte nok å gjøre dette over noe mer tid. Sett i etterpåklokskapens klare lys tror jeg også det hadde kunnet gi en noe mindre krevende utvikling i Norge – om man hadde hatt noe mer tid, men det hadde man ikke. Så man får ta utgangspunkt i der man er nå. Men som nevnt: Ser vi rundt oss, har man i prinsippet valgt omtrent tilsvarende løsninger. Men vi ser ganske stor variasjon i kontraktsutforming og en del også når det gjelder hvordan man forholder seg til markedet. Slik vi kan forstå det, er det sånn, f.eks. i Sverige, at det er delt inn i relativt store kontrakter,

og man mener man har hatt en hensiktsmessighet i det. I Danmark ser vi at man har gått mer inn på funksjoner og delt inn i funksjoner. Igjen vil jeg gjenta meg selv og si at her er det forbedringspotensialer, og det er all mulig grunn til å arbeidere videre med dette, og da må vi jobbe etter den strukturen vi har bl.a. i forhold til anleggsmarkedet i Norge, som jo er veldig spesielt internasjonalt sett, bl.a. ved at man i Norge har veldig mange små entreprenører innenfor anleggsområdet.

Så dette blir nok mine vurderinger. Det har fordeler, og det har også utfordringer – man kan gjerne kalle utfordringer også ulemper – i seg.

Bendiks H. Arnesen (A): Litt i oppfølgingen av det: Vi har, som det ble sagt her, fått innspill fra Norges Lastebileier-Forbund. De mener at kontraktens størrelse og virkelengde er en viktig grunn til at så få entreprenører deltar i anbudsrundene. Er mindre kontrakter et av de virkemidlene som vegdirektøren kan tenke seg å forsøke for å få flere interessert i oppdrag?

Møtelederen: Da har vegdirektøren 20 sekunder på å svare.

Terje Moe Gustavsen: Ja, vi vil prøve ut dette også. Men det er klart at her er det viktig at vi innretter kontraktene slik at vi kan hente ut kompetanse og innovasjon hos aktører, samtidig som vi også kan forholde oss til hele anleggsmarkedet.

Møtelederen: Takk for det. Da er tiden ute.

Det er Per-Kristian Foss fra Høyre som har 5 minutter til disposisjon. Vær så god, Foss.

Per-Kristian Foss (H): La meg dra historien litt tilbake. Du sa innledningsvis at dere hadde liten erfaring med den nye modellen, med å være den som skrev anbudsinnbydelser. Samtidig nedbemannet dere. Tok dere da i nedbemanningen tilstrekkelig hensyn til den mangel på kompetanse som dere hadde, sett med ettertidens kloke øyne? Det er lettere å være etterpåklok, selvfølgelig, det erkjenner jeg, men var nedbemanningen giret på den nye modellen, for å si det på en annen måte?

Terje Moe Gustavsen: Både ja og nei. Ser man nå bakover, så var det som skjedde bemanningsmessig, at byggherreområdet kom – når vi teller opp – omtrent likt ut i forhold til totalen. Det er vel slik vi har betraktet det, Torgeir? Det var en nedbemanning i Statens vegvesen i denne fasen. Men når man ser bakover på det nå, og slik man iverksatte det da, nedbemannet man de facto byggherresiden i alle fall minimalt. Men oppgaven økte betydelig samtidig, sånn at relativt sett ...

Per-Kristian Foss (H): Burde ikke da byggherresiden kommet bedre ut?

Terje Moe Gustavsen: Jo, det må man gjerne si, men det var jo da et åpenbart pålegg om å nedbemanne totalt i Vegvesenet, så jeg vil tro at ...

Per-Kristian Foss (H): Unnskyld, men blandet statsråden seg inn og dirigerte hvor du skulle nedbemanne, eller var det du som bestemte det?

Terje Moe Gustavsen: Som kjent var ikke jeg i nærheten da, så det kan jeg nok ikke svare på. Men hvis man ser på de dokumentasjoner som lå til grunn, var det en forventning om en nedbemanning ...

Per-Kristian Foss (H): Men det var en total bemanning, en gikk ikke inn på de enkelte områder?

Terje Moe Gustavsen: Ut fra dokumentasjoner kan jeg ikke se det.

Per-Kristian Foss (H): Det er greit, det var altså dere som bestemte.

Samferdselsdepartementet har i tildelingsbrevene for 2007, 2008 og 2009 understreket at Vegvesenet har kontrollansvar for utføringen av funksjonskontrakten, og det vises til at det faktiske kontrollnivået som kjent er lavere enn det som fremgår av de fastsatte kontrollplanene. Mener du med det du nå har sagt, at dere nå unngår en slik kontroll ved neste gangs revisjonsrapport?

Terje Moe Gustavsen: Muligheten for å unngå det er betydelig og stor, og det er opp til vår egen oppfølging å gjøre det, ja.

Per-Kristian Foss (H): Så du sier at de får ikke en slik rapport en gang til, ikke på dette området iallfall?

Terje Moe Gustavsen: Nå er det slik at man har vel lært seg å ikke gi helt hundre prosent garantier for noe som helst. Men vi sier som så: Vi arbeider aktivt, og vi har tatt virkelig harde grep for å unngå dette, og det vil stå i vårt klare fokus framover.

Per-Kristian Foss (H): Jeg skjønner du har vært politiker, det er en god erfaring å ta med seg.

Så over til ett annet område. Du omtalte erfaringene fra andre nordiske land med ulike kontraktstyper. Du sa at Sverige har gått på regioner, Danmark på funksjoner. Hva vil dere gjøre? Jeg fester det spørsmålet også på det du sa – nemlig at konkurransen kan forbedres. Det ser jeg helt klart at du har rett i. Kan dere forbedre konkurransen gjennom å følge enten den danske eller den svenske modellen litt mer?

Terje Moe Gustavsen: Nå er det nok å trekke det litt vel langt at jeg sa det som nå ble referert. Det jeg sa, var at i Sverige har man større kontrakter, i Danmark har man i noen grad gått mer på dette med funksjon – men ikke helt og holdent.

Per-Kristian Foss (H): Nei, jeg skjønner det, men det er retningen.

Terje Moe Gustavsen: Ja. Og da er det slik at vi for vår del ønsker å se hva vi kan hente av lærdom både fra Sverige og Danmark. Men ser vi f.eks. på Sverige, er det slik at der er markedet grovt sett delt av fem aktører og reelt sett av fire. Dermed er det slik at man på mange måter har valgt en strategi der, med konkurranse blant relativt få store aktører. I Danmark er det noen flere aktører, men der er det igjen veldig mye konsentrert om to store. Dermed er det slik at vi nok føler veldig sterkt for å vurdere dette også inn i norsk struktur, fordi vi altså må ta utgangspunkt i at Statens vegvesen grovt sett kjøper mellom en tredjedel og 50 pst. av de anleggstjenester som produseres i Norge. Derfor er det svært viktig hvorledes vi innretter oss med hensyn til konkurransen i hele bransjen. Og motsatt – på den måten at bransjestrukturen er viktig også for hvorledes vi bør tenke.

Dermed tror jeg ikke fasiten finnes i andre land, fordi strukturen er ulik. Men vi kan få gode innspill derfra.

Per-Kristian Foss (H): Ok.

Ser du i prinsippet OPS-kontrakter som en mulighet også til å få brakt utenlandske entreprenører som hittil ikke har operert i Norge, mer inn på det norske marked? Men med det forbehold, som jeg er kjent med, at kontrakten på Sørlandet ikke var noe gullkantet for den som utførte det.

Møtelederen: Fem sekunder.

Per-Kristian Foss (H): Ja eller nei?

Terje Moe Gustavsen: Det kan det under visse omstendigheter være, ja.

Møtelederen: Da er neste utspørter Hallgeir H. Langeland fra Sosialistisk Venstreparti, som også har 5 minutter. Vær så god.

Hallgeir H. Langeland (SV): Takk for det, leiar.

Lastebileigarforbundet skriv i ei høringsutsegn til oss at kontraktane fungerer på den måten at jo mindre du gjer, jo meir tener du. Det hørest for så vidt riktig ut. Det verkar jo for meg som om vegdirektøren i større grad må bruke ressursane sine på eit slags entreprenørpoliti på grunn av denne kontraktsforma. Det er det ein får kritikk for – bl.a. manglande oppfølging av entreprenørar.

Ser vegdirektøren andre element som gjer at ein ikkje treng å utvikla dette entreprenørpolitiet enda meir enn det ein har gjort, og bruka ressursane på kontroll, i staden for å halda vegen ved like?

Terje Moe Gustavsen: For det første, i forhold til det NLF sier her om at desto mindre man gjør, desto mer tjener man, eller omvendt – iallfall er det det som er konsekvensen – blir jeg nødt til å ta et raskt resymé av dette man kan kalle risiko i kontraktene. Til å begynne med hadde man mulighet til å by på to typer risiko fra entre-

prenørene: En fastpris, der man hadde samme prisen uavhengig av hvor mye det snødde og hvor mye man måtte brøyte og salte, og så hadde man mulighet til å by på en type kontrakt der man hadde en viss avhengighet til Meteorologisk institutts indeks, uten å gå dypere i det. Man antok at det var da mindre risiko for f.eks. snømengden. Det viste seg at tilbudene på disse to typer kontrakter var veldig like, så da var det for så vidt, sett fra Vegvesenets side, ganske enkelt å si som så: Vel, når dere priser dette likt, får dere ta risikoen. Da fikk man for så vidt den konsekvensen.

Som følge av at dette delvis gikk litt galt, kan man si, ikke minst også for brukerne, har vi nå snudd igjen og sagt at vi mener det er riktig å ta en del mer av mengderisikoen på Vegvesenet, nettopp for å motivere til det motsatte – å styrke vedlikeholdet, f.eks. ved snøfall. Men da får vi kanskje et sterkere oppfølgingsbehov og -ansvar, fordi da får man en motivasjon – for å trekke det helt ut, disse er ikke uansvarlige – altså til å arbeide veldig mye. Da er det vårt poeng at vi må passe på at det er et forhold mellom kvalitetsbehov og kostnad. Så dette har noen sider, uansett hvordan man vrir og vender på det.

Når det gjelder hvorledes håndtere dette framover, er det én retning vi fokuserer på, det er å styrke kravene til kvalitetssystem. Det har vi gjort i kontraktene. Vi ønsker da å følge opp kvalitetsarbeidet mer hos entreprenører og hos oss selv – som opprinnelig var intensjonen – og rett og slett bli mer konkret og klar på det.

Hallgeir H. Langeland (SV): Takk for det.

Noko av hensikta med reforma som blei vedteke av eit stortingsfleirtal tidlegare i dette tusenåret, var at dette skulle bli billegare, for Vegvesenet var så dyrt, det var så dyrt med vegvedlikehaldet. Men no sa du sjølv at det som var intensjonen i forhold til konkurranseutsetjing, ikkje såg ut til å gå opp fordi kontraktane no berre blei dyrare og dyrare. Du snakka om ein prisauke i 2008 og 2009 på over 40 pst.

Betyr ikkje det du seier at dei politikarane som trudde at dette skulle bli billegare i 2003, no har teke feil?

Terje Moe Gustavsen: De vurderingene og konklusjonene tror jeg man for så vidt tar bedre i dette huset – og overlater det. Jeg nøyer meg med å være på den analytiske siden, og si at slik vi nå ser det, er det lite som tyder på en lavere kostnad. Men vi tar tre–fire forbehold:

1. Det oppfølgingsarbeidet Vegvesenet driver i dag, tror vi nok at man i betydelig grad også måtte gjort dersom man hadde drevet i egen regi, jf. vurderinger knyttet til Hanekleiv-saken osv.
 2. Vi har fått et mye mer komplisert vegnett. Det er meget vanskelig å trekke ut en pris på det.
 3. Vi mener nok at vi på flere områder har høyere kvalitet på arbeidet, fordi vi tross alt nå har hatt en flat kvalitetsoppfatning – det vi måler, er jo egentlig forholdet mellom forventning og det opplevde.
- Med disse forbehold og forutsetninger sier vi at vi i dag mener at det har vært en omtrent flat utvikling.

Møtelederen: Og der var tiden ute.

Neste utspørter er Senterpartiets Heidi Greni. Vær så god, 5 minutter.

Heidi Greni (Sp): Takk for det.

Fylkeskommunen tar nå over en større del av ansvaret for riksveiene gjennom regionreformen. Hvordan samarbeider nå Statens vegvesen med fylkeskommunen for å gjøre den reformen så smertefri som mulig, og for at vi unngår nye problemer som følge av at det er enda en part inne i bildet?

Terje Moe Gustavsen: Jeg tror nok at fylkeskommunene gjennom sitt sterke engasjement på vegsiden kommer til å bidra til en ytterligere fokusering på disse problemstillingene, og jeg håper og tror, kanskje også høyere kvalitet. Det vi har gjort konkret, er at vi gjennom de siste to–tre årene har hatt et omfattende kontaktsystem med fylkeskommunene, fylkesrådmennene og alle våre ledere, et kontaktutvalg – jeg pluss noen fylkesrådmenn – også med parlamentarismefylkene. Vi har omorganisert Statens vegvesen, der dette har vært en betydelig sammenheng. Det vi har gjort, er at vi har nedlagt våre 30 distrikter fra 1. januar 2010 og opprettet fylkesavdelinger, slik at fylkene kan kommunisere og forholde seg til Vegvesenet gjennom regionene overfor fylkesavdelingene.

Med dette som organisatorisk bakteppe, med en forutsetning om at «sams vegadministrasjon» skal fungere videre, tror vi at vi har lagt et organisatorisk og strukturelt grunnlag som skal kunne bidra til at fylkeskommunene gjør denne jobben bra. Og en av de viktige tingene vi gjør på kort sikt nå, er nettopp å bidra til at fylkeskommunene kommer i praktisk inngrep med bl.a. kravsetting til drifts- og vedlikeholds kontraktene, selv om det selvfølgelig må ta noe tid fordi disse kontraktene har en løpetid – nå er det vel på nesten fem år for alle sammen. Da vil det være ved kontraktsfornyelse.

Jeg ser i grunnen positivt på dette samarbeidet, og jeg ser også med glede at fylkeskommunene ser positivt på det.

Heidi Greni (Sp): Så til en annen ting. Det har jo vært påpekt at det har vært betydelig standardulikheter mellom de forskjellige rodene. Ofte har det vært en betydelig standardsenking uten at sjåføren har oppfattet det tydelig nok og endret kjøremønsteret tilstrekkelig. Det har vært årsaken til en del ulykker. Når man f.eks. har passert fylkesgrensen og det har vært en ny entreprenør, har det vært betydelig dårligere kjøreforhold.

Hva er gjort for å utbedre den problematikken, eventuelt få mer standardiserte krav eller veimerking, når det er en betydelig standardsenking?

Terje Moe Gustavsen: Det overlater jeg til Torgeir.

Torgeir Leland: Når det gjelder det som det er referert til, har vi hatt konkrete oppfølgingstiltak mellom regionene og kontakt mellom de tilstøtende kontraktene, for at de i bedre grad enn tidligere skal samordne driften. Når

det gjelder den konkrete standarden på det aktuelle veinettet til tilstøtende veier, er det gjennomregulert i Håndbok 111, som er vår vedlikeholdsstandard, som igjen er knyttet opp til trafikk tall på de aktuelle strekningene. Så det skulle ikke være noe i forhold til grensene som skulle tilsi at det er ulik standard på hver side av grensen. Det er de samme bestemmelsene som gjelder for samtlige kontrakter.

I hovedsak er de problemene som vi har sett, knyttet opp til at det har vært ulik oppfølging av arbeidene i kontraktene, og kanskje for dårlig oppfølging i noen tilfeller. Der er det gjort grep lokalt i forhold til å følge opp kontraktene, og det er gjort grep for å ha dialog mellom de aktuelle kontraktene, slik at trafikantene ikke skal oppleve slike forhold.

Heidi Greni (Sp): Når det gjelder nye anbud, er det da slik at det har blitt tatt for mye hensyn til økonomi og for lite hensyn til krav til f.eks. materiell, reservebiler, reservemannskap, tilgang til veiskraper osv.? Eller er det slik at det er så få som legger inn anbud, at det i realiteten er veldig lite konkurranse på mange av rodene?

Torgeir Leland: Det som ble gjort for kontraktene som ble inngått i 2008 og senere, er at det sammen med tilbudet også skal leveres planer på de viktigste arbeidene som vi har. Her inngår bl.a. vinterdrift, og ...

Møtelederen: Da er tiden ute, beklager, men vi må være veldig straighte på tiden.

Det er Kristelig Folkepartis tur, med Hans Olav Syversen, som har 5 minutter til disposisjon.

Hans Olav Syversen (KrF): Først, litt uavhengig av hva man synes om konkurranseutsetting, har jeg lyst til å spørre om ikke dette et er område, en tjeneste, hvor det burde være relativt greit å sette opp kriterier, i forhold til mange andre samfunnsområder som også har konkurranseutsetting?

Terje Moe Gustavsen: Det er krevende å svare på om noe er greit eller mindre greit, men jeg tror nok, sånn som jeg ser det ... La meg svare på en litt spesiell måte. Jeg har vært her oppe en to–tre år, og jeg må nok si at dette er vesentlig mer komplekst enn jeg hadde tenkt meg da jeg begynte å se på det.

Det er svært mange variable faktorer. Én variabel faktor er f.eks. dette med trafikk mengde og kvalitetskrav. En annen variabel faktor som er betydelig, er rett og slett de klimatiske forhold, været, og hvilke krav som skal settes i relasjon til framkommelighet, klimatiske forhold og trafikk mengde.

Så jeg vil nok si som så at min oppfatning er at dette er nok vel så komplekst som f.eks. utbyggingskontrakter. Det er ikke sikkert vi har fasiten. For å belyse det litt så er det slik at det konkurransegrunnlaget vi for øyeblikket har på dette, teller rundt 5 000 sider.

Hans Olav Syversen (KrF): I riksrevisjonsrapporten står det at for vintersesongen 2007–2008 og sommersesonen

gen 2008 er det for omtrent halvparten av kontraktene mangelfull utføring av drifts- og vedlikeholdsarbeid. Så er det referert til at det er gjort noe etter den tid – men er ikke dette et veldig høyt tall for mangelfull oppfølging?

Terje Moe Gustavsen: Da tror jeg, komitéleder, at jeg velger et svært kort svar – jo, det er det.

Hans Olav Syversen (KrF): Hvilket nivå synes vegdirektøren er akseptabelt?

Terje Moe Gustavsen: Det bør nærme seg null. Det er jo målet vårt hele tiden. Et prosentuellt svar på det vil være svært avhengig av kontrollmåte, hyppighet og metode. Så å gi et eksaktgradert svar på det synes jeg er vel krevende. Men vi har som mål at det skal være 100 pst. samsvar mellom konkurransegrunnlaget og det som blir utført, og det er det vi har som siktemål når vi legger opp bl.a. oppfølgingsrutinene.

Hans Olav Syversen (KrF): Så til noe som iallfall undertegnede synes er vel så mye å stille spørsmål om. Det er at Riksrevisjonen faktisk sier i sin rapport at dere ikke har tilstrekkelig styringsinformasjon. Dere kan ikke vite om driften av veinettet skjer i samsvar med fastsatte standarder. Det skulle jeg gjerne hatt en utdyping av fra deres side.

Terje Moe Gustavsen: Som jeg sa i min innledning, er vi nær sagt dessverre enig med Riksrevisjonen i den vurderingen. Derfor har vi også arbeidet veldig intenst med å styrke styringsinformasjonen i en erkjennelse av at dette dessverre er tilfellet. Vi mener at vi har kommet godt i gang med det, idet vi som nevnt faser inn ELRAPPs kontrollmodul for alle kontraktene senest 1. mars i år. Det vil i all vesentlig grad gi oss den type informasjon framover.

Så kunne man gjerne få en god forklaring på hvorfor man ikke har hatt denne informasjonen tilgjengelig så langt. Der kommer vi nok litt mer til kort i vår forklaring. Der tror jeg rett og slett vi bare må si at dette har vi ikke hatt tilstrekkelig fokus på. Jeg tror ikke jeg vil utdype det, for det kan bli et langt og ikke så veldig innholdsrikt svar.

Møtelederen: 30 sekunder igjen!

Hans Olav Syversen (KrF): Kan dette tyde på at det fra den tiden man sto for det meste selv – var både bestiller og utøver i én organisasjon – generelt har vært lite fokus på oppfølging av utførte arbeider og styringsinformasjon om samsvaret mellom bestillingen og det som faktisk er blitt utført?

Terje Moe Gustavsen: Ja, og da vil jeg også vise tilbake til noe jeg har vært inne på tidligere, nemlig at man overlot veldig mye av dette ansvaret til store entreprenører i begynnelsen – muligvis var det for mye. Så jeg tror nok svaret på det for så vidt er ja. Så må man huske at dette var en omfattende prosess med mye læring.

Møtelederen: Takk for det. Da er tiden ute. Siste parti

som skal spørre ut, er Venstre, ved Trine Skei Grande, som har 5 minutter til disposisjon.

Trine Skei Grande (V): Jeg vil begynne med akkurat dette: omfattende prosess med mye læring. Du sier at alle våre naboland har gjennomført den samme prosessen, men brukt lengre tid. Var det sånn at dere innhentet lærdom av det som ble gjort i de landene, på en systematisk måte?

Terje Moe Gustavsen: Ja – og gjør. Min erfaring er at i Vegvesenet og i vegadministrasjonen har man et svært tett og aktivt nordisk samarbeid, som også har med seg bransjeaktører.

Trine Skei Grande (V): Dermed skulle det jo være forklarlig at Norge skulle klare det på litt kortere tid når erfaring var innhentet i veldig mange av våre naboland, som også har krevende veiforhold?

Terje Moe Gustavsen: Læring fra andre land gjorde nok at man hadde et bedre utgangspunkt enn hvis man ikke hadde hatt denne læringen. Men jeg tror det blir litt for enkelt å si at man kan hente oppskriften i Sverige og Danmark – som jeg også har belyst – og si som så at så gjør vi det slik. Dermed fikk man, sånn sett, en ganske stor oppgave. Dessuten er det klart at her var man på mange måter også veldig tidlig ute i forhold til andre land. Vi var faktisk først på mange av disse områdene, idet man i – jeg sa 10 og 17 år – lå med en divisjonsmodell i Finland og Sverige. Det var sånn, ikke sant, Torgeir? Så markedstilpasningen har i Sverige og Finland i stor grad skjedd etter 2003.

Trine Skei Grande (V): Da er spørsmålet mitt: Det fins jo mange områder der man har lang erfaring med oppdeling av prosjekter og konkurranseutsetting. Vi har alt fra avanserte oljesektorer til det at vi faktisk også konkurranseutsetter sykehjemsplasser. Det er vanskelig å definere hva en god sykehjemsplass er, også. Innhentet dere kunnskap fra andre som hadde den type kompetanse, da denne omstillinga skulle skje?

Terje Moe Gustavsen: Da er du inne i mer konkrete tekniske forhold som jeg ikke har oversikt over, rett og slett. Jeg vet ikke hvordan det er med deg, Torgeir?

Torgeir Leland: Det jeg kan svare, er at innhenting av informasjon først og fremst var hos veiadministrasjonene i de andre nordiske landene. Etter omorganiseringen har vi også hatt noe kontakt med Storbritannia, spesielt Skottland. Historien er at det var de som var aller tidligst ute med den type konkurranseutsetting. Derfor trakk vi også inn noen av erfaringene derfra da vi laget de nye kontraktsbestemmelsene, som ble iverksatt fra og med 2008. Så det var etter konkrete råd fra fagfolk i Skottland at vi valgte den tilnærmingen.

Trine Skei Grande (V): Det ble altså ikke innhentet råd fra andre sektorer. Vi har latt oljearbeidere bygge opera i dette landet, og det var med stor suksess vi kunne

overføre den type kompetanse. Men med hensyn til anbud her ble det ikke innhentet annen type kompetanse enn fra andre land?

Torgeir Leland: Det er jeg ikke kjent med.

Igjen vil jeg legge til at dette området var nybrottsarbeid når det gjaldt å lage konkurransegrunnlag. Det finnes ikke nasjonale eller internasjonale standarder som vi kunne ha støttet oss på. Så vi var først og fremst ute etter informasjon fra folk som tidligere hadde gjort den samme oppgaven som vi skulle gjennomføre. Vi hadde noe informasjon fra nabolandene, som hadde gått igjennom en divisjon og for så vidt laget konkurransegrunnlag, og vi brukte erfaringer derfra. Vi innhentet også erfaringer fra andre land som hadde vært igjennom dette, først og fremst influert av Storbritannia.

Trine Skei Grande (V): Takk.

Møtelederen: Det er satt av 5 minutter til oppklarende spørsmål fra komiteen. Først ut er saksordføreren, Øyvind Vaksdal. Vær så god.

Øyvind Vaksdal (FrP): Takk, leder.

I Stortingets forutsetninger hevdes det at drift og vedlikehold av veinettet må utføres til rett tid og med riktig kvalitet. I veinormalene sies det imidlertid ikke noe om *når* veier skal utbedres eller vedlikeholdes. Hvorfor har en ikke tatt høyde for Stortingets forutsetninger i veinormalene?

Terje Moe Gustavsen: Jeg vet ikke, Torgeir, hvem som skal svare ...

Her er det to ting som – skal vi si – lett kan ses i sammenheng. Det er drift og vedlikehold. Når det gjelder drift, går jeg ut fra at det i håndboken er tatt inn bestemmelser om når man f.eks. skal brøyte. Stemmer ikke det, Torgeir?

Torgeir Leland: Det er riktig.

Når det gjelder utbedringsarbeider, har det sammenheng med den budsjettssituasjonen som vi var i.

Terje Moe Gustavsen: Nettopp.

Torgeir Leland: Vi var faktisk også i den situasjonen at vi måtte avbestille noen driftsoppgaver for å holde de budsjetttrammene vi hadde i de aktuelle kontraktene.

Møtelederen: Jeg må be om at svarene er usedvanlig korte, for man har 5 minutter, totalt sett.

Terje Moe Gustavsen: Da skal jeg være veldig kort om bare én ting til.

Driftsoppgavene har, slik Torgeir bekrefter, kvalitetskrav. Når det gjelder vedlikeholdsoppgavene, vil de «at the end of the day» være avhengige av budsjettssituasjonen.

Møtelederen: Da er det Martin Kolberg, vær så god.

Martin Kolberg (A): Vi har hørt svarene på alle de spørsmålene som er blitt stilt, men jeg vil stille et åpent spørsmål i denne runden.

Når det er slik at komiteen har tatt det standpunkt at man må ha en høring, er det på bakgrunn av en ganske sterk kritikk fra Riksrevisjonen. Hva mener vegdirektøren kan være grunnen til at Riksrevisjonen kommer med en såpass sterk kritikk som den som ligger i det dokumentet som behandles her?

Terje Moe Gustavsen: Jeg føler at Riksrevisjonen først og fremst peker på to veldig sentrale forhold: Hvorledes følger vi opp kontraktene? Hvorledes rapporteres det? Og det, må jeg erkjenne, går helt inn i kjernen av hvorledes man skal håndtere samfunnets midler: Hvorledes forutsetter man de blir brukt, og hvorledes rapporterer man at de blir brukt?

Jeg opplever at dette nok er et svært sentralt grunnlag for Riksrevisjonens påpekninger. I tillegg er det en del andre elementer, som jeg ikke skal gå inn på, men det er dette jeg opplever som grunnkjernen i det som her framkommer.

Møtelederen: Da er det Per-Kristian Foss, vær så god.

Per-Kristian Foss (H): Er det noen forskjell på kontraktutskriving, enten det er en divisjon eller et AS? Kan du i så fall forklare hva forskjellen er?

Terje Moe Gustavsen: Unnskyld, jeg fikk ikke helt tak i ...

Per-Kristian Foss (H): Vi går tilbake til dette med at de finske erfaringene – var det vel – var ikke overførbare fordi i Finland var det en divisjon og ikke et Mesta AS. Er det noen forskjell på det?

Terje Moe Gustavsen: Mitt poeng var at i 2003 ble produksjonsenheten i Norge omdannet til aksjeselskap. Dette skjedde noe senere i Sverige og Finland. Det var heller på et tidspunkt ...

Per-Kristian Foss (H): Men mitt spørsmål er nettopp: Var det noen forskjell på AS og divisjon? Var ikke erfaringene overførbare, selv om det i Finland var en divisjon?

Torgeir Leland: Jo, noe av det var overførbart. Men hele poenget var at det var jo ikke noen kontrakt, men en avtale internt i den samme enheten i forhold til det svenske Vägverket. Med hensyn til Finland er det nok riktig å si at det var avtaler når det gjaldt det finske Vägaffärsverket, som da var motsatsen til den divisjonen som er omtalt, og som er underlagt et statlig organ.

Møtelederen: Da er det Hallgeir H. Langeland, deretter Marit Nybakk, hvis vi får tid.

Hallgeir H. Langeland, vær så god.

Hallgeir H. Langeland (SV): Takk, leiar.

Riksrevisjonen har på ein måte revidert eit system som blei vedteke i 2003 – sett på korleis det verkar – og ikkje det systemet som kanskje nokon ville tru var meir optimalt.

Du sa at de stadig hadde konflikter i rettsapparatet, og at det var aukande. Du nemnde pluss 5 pst. Kunne du utdjupa kva konfliktane først og fremst går ut på?

Terje Moe Gustavsen: Jeg tror ikke jeg sa det var økende. Jeg sa at det har vært en del konflikter i rettsapparatet. Noen av disse konfliktene går på forståelsen av konkurransegrunnlaget og kontraktene, og hvorledes – skal vi si – oppgjøret for dette skal være.

Det er nok slik at vi tror – jeg understreker tror – at noe av årsaken til at dette får så sterkt fokus, er at mange aktører har hatt det veldig krevende når det gjelder økonomien i disse kontraktene. Det har nok bidratt til at man har sett etter muligheter til å få – skal vi si – mer uttelling for kontraktene, uten at vi kan bevise det, selvfølgelig. Men vårt poeng var at det å havne i rettsapparatet er også en byggerrekostnad, som det har vært et visst omfang av.

Møtelederen: Da er tiden ute.

Vegdirektøren får anledning til å oppsummere i inntil 5 minutter, dersom han ønsker det. Vær så god.

Terje Moe Gustavsen: Takk, komitéleder!

Først takk for denne grundige belysningen, som jeg opplever at komiteen også har bidratt til. Jeg vil bare avslutningsvis si som så at vi opplever at Riksrevisjonens rapport bidrar til å fokusere på og sette krav til viktige sider ved dette. Vi understreker samtidig at vi på sentrale områder har hatt og har et forbedringsarbeid i gang for at vi bedre både skal kunne se til at arbeidet skjer ut fra forutsetningene, ha en god intern rapportering og kunne rapportere på en hensiktsmessig måte til departementet, og som jeg vil anta da gir grunnlag for videre rapportering til bl.a. Stortinget. Det er helt klart et mål fra vår side.

Så har jeg lyst til helt avslutningsvis å si som så at driften av vegnettet vårt engasjerer og involverer svært mange mennesker i svært krevende jobber. De gjør på sin plass en flott jobb. Jeg vil sende den hilsen at når vi nå diskuterer – og det er det all grunn til – hvorledes dette organiseres, hvorledes vi håndterer det, hvordan vi rapporterer det, ja, så er det først og fremst vi som vegadministrasjon, så også ledelsen i selskapene, som må forbedre oss betydelig, og jeg vil få sagt at de som gjør en daglig god jobb – det er ikke dem denne kritikken rammer. Men vi tar i høyeste grad alvorlig det som er vårt ansvar for dette.

Møtelederen: Da vil jeg på vegne av komiteen takke for de bidrag dere har gitt. De vil selvfølgelig bli tatt med i komiteens videre behandling av saken.

Vi tar nå pause i høringen frem til kl. 10.15.

Høringen ble avbrutt kl. 10.02.

Høringen ble gjenopptatt kl. 10.15.

Høring med tidligere samferdselsminister Liv Signe Navarsete

Møtelederen: Da er vi klare til å gå videre i programmet. Jeg vil ønske tidligere samferdselsminister Liv Signe Navarsete velkommen til kontrollhøring. Som bisitter har hun med seg avdelingsdirektør Ola Brattegard, velkommen også til deg.

Den tidligere statsråden har inntil 10 minutter til innledning – vær så god, Navarsete.

Liv Signe Navarsete: God morgon, alle saman!

Kontroll- og konstitusjonskomiteen har stilt ein del spørsmål i brev av 20. januar 2010, eller i alle fall teke opp nokre problemstillingar som eg skal prøve å kommentere på best mogleg måte. Eg skal prøve å svare på dei spørsmåla som de måtte ha i forhold til den tida eg sat som ansvarleg for sektoren. Så er det jo naturleg at noverande statsråd svarer på vegen vidare. Arbeidsdelinga må kanskje verte slik.

Det er jo slik at staten bruker mykje midlar på drift og vedlikehald av vegnettet. Dei siste åra er det brukt over 5 milliardar kr årleg, og det er slik rimeleg at Riksrevisjonen er oppteken av korleis dei pengane vert brukte. I mi tid som samferdsleminister auka me òg midlane betydeleg. Bakgrunnen for det var m.a. signal om at det var for lite midlar til å følge opp forfallet. Det var òg varsla før mi tid, bl.a. i budsjettproposisjonen for 2003, der ein stipulerte det til 10 milliardar kr.

Då eg overtok i 2005, var ein midt i fyrste runde av konkurranseutsetjing av funksjonskontraktane, etter at produksjonseininga vart frådelt Statens vegvesen. Eg hugsar veldig godt at dåverande vegdirektør Søfteland sa at dei første 300 millionane «eg fekk tak i», som han formulerte det, måtte gå nettopp til vedlikehald.

Mitt inntrykk var at ein i organisasjonen hadde gjort sitt aller beste med tilgjengelege ressursar for å få god kvalitet i kontraktane, som då er styrende for kvaliteten. Men med over hundre kontraktar der kvar er på 5 000 sider, seier det seg sjølv at det var litt av ei oppgåve organisasjonen tok med seg ved omorganiseringa. Det var lagt vekt på at dei private entreprenørane skulle overta meir av ansvaret òg med kontrolloppgåva, og at Statens vegvesen skulle redusere sitt omfang. Om det har hatt betydning for kvaliteten i kontraktane, og om det vart opparbeidd gode nok rutinar, er nettopp det som er spørsmålet.

Det har vorte sett spørsmålsteikn ved om styringssignala frå departementet til Statens vegvesen vert følgde opp. Eg vil seie at i den tida eg var samferdsleminister, var det ein god dialog med Statens vegvesen. Det vart sett mål for kva som skulle oppnåast, og det vart òg sett mål for korleis det skulle følgjast opp. Mellom anna gav eg i 2007 i oppdrag at Vegvesenet skulle gå igjennom systemet for inngåing av funksjonskontraktar. For dei kontraktane som vart inngått for 2008 og seinare, ligg det heilt andre krav til entreprenørane om interne kvalitetssystem og rapporteringsrutinar. Det vart innført ISO-sertifisering, i tillegg

til meir konkrete krav om kva tilboda skulle innehalde av planar for å sikre at kalkylane vart gjennomførte på mest mogleg korrekt grunnlag. Tidligere hadde både internrevisjonen og Riksrevisjonen funne manglar ved kalkylane dersom den føresette kvaliteten ikkje var god nok.

Det var eit stort press på fortienesta hjå entreprenørane, og det at kontraktane ikkje var konkrete nok, kunne føre til manglar ved leveransane. Det vart òg innført eit nytt elektronisk rapporteringssystem, ELRAPP, som er vidareutvikla i tida etterpå. Dei krava vil jo etter kvart som alle kontraktane vert rullerte, leggje til rette for betre rapportering og dermed òg betre styringsinformasjon for sentrale styresmakter. Ein konsekvens av desse krava er auka prisar, fordi entreprenørane no må sikre at kalkylane er mest mogleg dekkjande for det oppdraget som skal gjennomførast. I året etter omorganiseringa var det teikn som kunne tyde på at ein underestimerte kostnadene ved dei ulike entreprisane.

Riksrevisjonen og komiteen har òg sett spørsmålsteikn ved om Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen har tilstrekkeleg grunnlag for å vurdere om drifta av vegnettet skjer etter fastsette standardar og prioriteringar. Når det gjeld spørsmålet om drifta av vegnettet skjer etter fastsette standardar og prioriteringar, skriv Riksrevisjonen i sin rapport om tre døme der det ikkje skjer. Ein ting er heilt sikkert, og det er at systemet har vorte vesentleg utvikla frå slik det var i starten. Men det er òg sikkert at det framleis er rom for forbetring.

Føresetnaden er no betre for å vurdere om drifta faktisk er slik ho er avtalt å vere. I dei seinare åra har kontraktane vorte meir detaljerte, og det er stilt stadig strengare krav til entreprenørane sine kvalitetssystem, samtidig som Vegvesenet har stramma inn sitt kontrollarbeid. Ei utfordring med desse krava til entreprenørane er at det kan gjere det vanskeleg for dei mindre entreprenørane å verte med i konkurransen om kontraktane, noko eg skal kome tilbake til litt seinare. Som nemnt er desse kontraktane svært omfangsrike, og det krev ressursar og kompetanse hjå dei entreprenørane som skal handtere dei.

Eg veit at Statens vegvesen i oppfølginga av funksjonskontraktane legg vekt på at det skal vere eit konstruktivt samarbeid mellom partane, og det er gjennom slikt samarbeid ein finn dei gode løysingane. Gjennom det kjem, òg som ein konsekvens av dette, at i høve der entreprenøren ikkje har gjort ein god jobb, vert det fyrst prøvd gjennom samarbeid å finne løysingar som sikrar at avtalt kvalitet vert halden. Altså: Ein startar ikkje med sanksjon frå dag éin, men ein går inn i eit samarbeid. Dersom ein då ikkje når det målet ein skal ha om oppnådd kvalitet, vert det pålagt sanksjonar. Gjennom ein sanksjonsinstruks utarbeidd av Statens vegvesen og sett i verk i 2007 er det lagt til rette for ei einsarta handtering av sanksjonar. Denne praksisen er òg stramma inn vidare.

Det er eit ynske om at det skal vere reell konkurranse i samband med utlysing av kontraktane. Det finst døme på at det er svært få entreprenørar som legg inn tilbod. Det er viktig at ein held fram med arbeidet med å leggje til rette for auka konkurranse. Samtidig er det viktig å ha i tankane at dei ulike formene for kontraktar har ulike eigenskapar

og stiller ulike krav til oppfølging frå byggherren si side, med dei kostnadene det dreg med seg.

Dersom ein legg ut mange kontraktar, små kontraktar, der ansvaret ligg hjå byggherren, betyr det òg at byggherren må bruke store ressursar på kontroll og oppfølging. Etaten sitt arbeid har vore og vil òg i framtida vere ein balansegang mellom ynsket om å gi mange og gjerne òg dei små og mellomstore entreprenørane moglegheit til å vere med i konkurransen og det å halde kontrollbyråkratiet på eit akseptabelt nivå.

Samanlikna med dei store effektiviseringsforventningane som var stilte til Statens vegvesen ved utskiljinga av Mesta, har det vore nødvendig å bygge opp att noko av den kompetansen ein mista ved utskiljinga. Det har likevel vore eit mål at midlane som vart tilførte, i størst mogleg grad skulle kome forbetringar på vegen til gode, heller enn å bygge opp byråkrati.

Eg har stilt spørsmålet om funksjonskontraktane har vore gode nok. Det har òg vore formidla i dei tildelingsbrevane som har gått, og i møte med Statens vegvesen, spesielt knytt til vintervedlikehaldet. Derfor har òg Regjeringa i den perioden eg sat, satsa meir på asfaltlegging og forbetring av vegdekket, for kvaliteten på vegdekket heng nøye saman med korleis vintervedlikehaldet kan utførast. Eg varsla òg i Nasjonal transportplan ei evaluering av konkurranseutsetjinga av drifts- og vedlikehaldsoppgåvene i Statens vegvesen. Stortinget slutta seg til det, og det er inngått ein kontrakt med Dovre Group AS om eit oppdrag om å evaluere konkurranseutsetjinga av drift og vedlikehald i Statens vegvesen. Eg har òg registrert at Riksrevisjonen var positiv til det og la til grunn at det kan medføre forbetringar i både kvaliteten og styringa på området. Sluttrapporten skal leggast fram våren 2010, og eg er heilt sikker på at min etterfølgjar vi studere resultatata og tilrådingane som kjem der, med stor interesse.

Alt i alt vil eg frå min ståstad seie at sjølv om det er forbetringsspunkt – Riksrevisjonen har peika på dei, og det er viktig at dei vert tekne skikkeleg på alvor i det vidare arbeidet – var mitt inntrykk heile vegen som samferdsminister at det i Statens vegvesen er høg kompetanse i alle ledd, at ein fekk ei oppgåve gjennom utskiljing av Mesta som var tøff å handtere, spesielt innanfor korte tidsrammer, men at ein gjorde det ein kunne for å ta vare på kvaliteten innanfor dei rammene som var gitt av regjering og storting.

Møtelederen: Takk for det.

Da gir jeg ordet videre til saksordføreren, Øyvind Vaksdal, som har inntil 10 minutter til disposisjon. Vær så god, Vaksdal.

Øyvind Vaksdal (FrP): Takk for det, leder!

God oversikt over driftstilstanden på veinettet på alle nivåer er sentralt for at departement og ledelse i Statens vegvesen skal kunne gi tilstrekkelige og relevante styringssignaler. I Riksrevisjonens rapport stilles det spørsmål om Samferdselsdepartementet har fulgt opp sitt overordnede ansvar overfor Statens vegvesen som underliggende etat, og om vi har det styringssystem som sikrer

forsvarlig gjennomføring og tilstrekkelig styringsinformasjon.

På hvilket tidspunkt ble tidligere samferdselsminister gjort oppmerksom på disse kritikkverdige forhold, og hva ble gjort fra hennes side for å bringe disse forhold i orden?

Liv Signe Navarsete: Eg har ikkje hatt nokon klare indikasjonar på det som Riksrevisjonen no tek opp, før rapporten frå Riksrevisjonen kom. Det som eg hadde som indikasjon, var vekst i talet på klager, spesielt på vintervedlikehaldet, noko som førte til at eg tok opp den problemstillinga i mine møte med Statens vegvesen, og det var òg teke opp spesielt i tildelingsbrev, der det kvart år var stressa at trafikktryggleik skulle prioriterast same kva, innanfor dei rammene som var gitt. Me hadde etatsmøte – og det har ein vel framleis – der òg desse tema vart sette på dagsordenen, fordi eg stilte spørsmål ved det nye systemet. Det gjorde eg mange gonger i løpet av mi statsråttid. Eg vurderte òg å setje i gang ei evaluering på eit tidlegare tidspunkt, men vart av faglege årsaker rådd frå det, for systemet måtte verke ei stund før ein starta ei evaluering. Derfor vart ho fyrst sett i gang i 2009, og fordi ein no er i gang med den – kanskje eg skal seie – ordinære rulleringa av kontraktane, ser ein òg kostnadsnivået på ein betre måte enn ein gjorde for et par år tilbake.

Øyvind Vaksdal (FrP): Viser ikke det at det at du ikke visste, i seg selv bare viser at her var det manglende rapporteringsrutiner?

Liv Signe Navarsete: Du kan kanskje dra det den vegen. Samtidig har me mange rapporteringar frå Statens vegvesen. I 2007 og 2008 vart det laga egne rapportar til Samferdselsdepartementet, og i dei møta som eg viste til, var dette jamt eit tema. Men det at me såg at det var klager på spesielt vintervedlikehaldet, uroa statsråden, og det vart teke opp i møte, og det vart òg spesiell rapportering om det.

Det er òg viktig å seie at etter ekstremvêret på Sørlandet i 2007 vart det sendt brev til Statens vegvesen, og det vart òg ei eiga rapportering i forhold til dette, som er knytt til same tema.

Øyvind Vaksdal (FrP): Riksrevisjonens rapport listet opp en rekke kritikkverdige forhold ved drift og vedlikehold av veinettet, eksempelvis mangler ved kvaliteten på driften, mangelfull rapportering om driftstilstanden, mangelfull styring og oversikt over driftstilstanden, manglende evalueringer av et område med styringsutfordringer, lavt kontrollnivå, osv., osv. Hvordan har det vært mulig at slike forhold har fått utvikle seg fritt?

Liv Signe Navarsete: Riksrevisjonen peikar på to tilhøve: om Statens vegvesen har tilstrekkeleg kontroll med dei kontraktane og entreprenørane som gjennomfører drifts- og vedlikehaldsarbeidet, og om dei rapporterer godt nok til Samferdselsdepartementet og dermed gir Samferdselsdepartementet godt nok høve til å yte den nødvendige styringa. Eg meiner at Riksrevisjonens rapport ikkje kan tolkast dit hen at alt er gale, men dei peikar på to vesent-

lege sider ved styringssystemet som det er viktig å gå inn i, og som eg no har gått inn i etter at rapporten kom, og som me er i gang med forbetring av.

Eg meiner ut ifrå det forholdet som var etter konkurranseutsetjinga av Mesta etter at funksjonskontraktane skulle tre i kraft – eit heilt nytt system der Sverige og Finland brukte ti og 17 år, men der ein i Noreg skulle bruke eitt år – at Statens vegvesen har gjort ein stor jobb med å implementere det systemet. Det låg i styringssignalet frå Stortinget at entreprenørane skulle overta ein stor del av ansvaret òg for kontroll. Det vart gjort, og det tok vel noko tid før ein såg at det hadde svakheiter. Når ein såg det hadde svakheiter, vart det òg teke tak i i forhold til eit fornya system, bl.a. ELRAPP, som vart etablert i 2007, eit elektronisk rapporteringssystem.

Så eg meiner at ein har gjort mykje godt arbeid, men alt kan gjerast betre. Riksrevisjonen peikar på at det kan gjerast betre, og då må det gjerast.

Øyvind Vaksdal (FrP): Ja, hvordan kan en samferdselsminister gi de nødvendige styringssignalene når en ikke har den nødvendige og korrekte informasjonen?

Liv Signe Navarsete: Eg meiner me fekk god informasjon frå Statens vegvesen i den tida eg sat som samferdsleminister, på veldig mange punkt. Det er òg ei arbeidsdeling, som det nødvendigvis må vere, mellom Statens vegvesen og Samferdsledepartementet. Innanfor den arbeidsdelinga meiner eg Statens vegvesen gav gode rapportar. Men det som er kome fram i Riksrevisjonen sin rapport, viser som sagt at det kan gjerast endå betre. Ein har no på plass eit forbetra rapporteringssystem som ein har hatt opplæring i på alle nivå i Statens vegvesen, som gjer at ein skal heilt ifrå det ytste punktet og inn til det sentrale få ei forbetra rapportering. Det skal implementerast i 2010 – endeleg – og det får statsråd Kleppa gjere meir greie for.

Øyvind Vaksdal (FrP): I de fleste organisasjoner som skal omstille seg eller omorganisere seg, fins det motstandere av slike prosesser. I hvor stor grad mener tidligere samferdselsminister at motstand mot omorganisering har bidratt til å forsterke de kritikkverdige forholdene som Riksrevisjonen har avdekket?

Liv Signe Navarsete: Eg har ingen grunn til å meine at det var sterk motstand mot det systemet då eg kom inn i Samferdselsdepartementet. At det hadde vore det, kjenner eg heller ikkje godt nok til å kommentere, men eg opplevde ein stor iver etter å nå målsetjinga om både å konkurranseutsetje dei kontraktane som skulle konkurranseutsetjast, til rett tid og å oppnå det som eg opplever er ei sterk yrkesstoltheit i Statens vegvesen, nemleg at ein skal ha god kvalitet på vegnettet. Så eg har ikkje noko grunnlag for å seie at den motstanden var med og gjorde det vanskeleg.

Øyvind Vaksdal (FrP): Mener tidligere samferdselsminister det er praktisk mulig å oppfylle Stortingets forutsetninger om trafiksikker og god framkommelighet innenfor de budsjetter man har levert de senere år?

Liv Signe Navarsete: Slitasjen på vegnettet er stor og har vore stor gjennom mange år. Det har vore peika på gjennom mange budsjettproposisjonar, både før denne statsråden si tid og under meg som statsråd, at det er eit etterslep som me ikkje har teke igjen. Men me har auka budsjetta og i alle fall i større grad enn tidlegare halde tritt med utviklinga. Men det at me òg får meir kompliserte system, fleire tunnelar – fleire undersjøiske tunnelar, som kostar mykje å vedlikehalde – gjer det krevjande å halde eit godt nivå på drift og vedlikehald. Det vel eg å vere heilt ærleg på, for det er ei utfordring som vekslende regjeringar og vekslende statsrådar må møte og takle.

Øyvind Vaksdal (FrP): Mener tidligere samferdselsminister at et uavhengig vegtilsyn kunne bidratt positivt til å sørge for bedre kommunikasjon og bedre oversikt over de forholdene som her er avdekket?

Liv Signe Navarsete: Det vert litt vanskeleg å svare heilt konkret på det. På den eine sida kan eit uavhengig vegtilsyn tilføre positiv verdi fordi ein ikkje er bunden av nokon, verken entreprenørar eller forvaltingsorgan. Samtidig er det òg nokre ulemper gjennom å bygge opp ytterlegare byråkrati og kontrollbyråkrati. Eg har ikkje grunnlag for å seie at eit uavhengig vegtilsyn ville ha gjort saka betre slik som ho no ligg, men etter hendinga i Vestfold som alle kjenner til, med tunnelnedfall, sette vi ned eit utval – Ringstad-utvalet – som har lagt fram ei NOU, som har vore på høyring. Det får verte opp til noverande statsråd å vurdere korleis ho skal handterast og behandlast i regjering og eventuelt storting når så langt kjem.

Møtelederen: Takk for det.

Da er neste utspørter Bendiks H. Arnesen fra Arbeiderpartiet, som har 5 minutter til disposisjon. Arnesen – vær så god.

Bendiks H. Arnesen (A): Jeg har forstått på vegdirektøren tidligere i dag at f.eks. prisnivået ikke er redusert etter omorganiseringen, og vi vet, som vi snakket om nå, at Riksrevisjonens rapport inneholder mye kritikk av selve prosessen. Hvis du vurderer dette i ettertid, var dette en fornuftig omorganisering? Kan du si litt om fordelene og ulempene sammenlignet med tidligere ordning?

Liv Signe Navarsete: Det er vel ikkje noka hemmelighet at partiet som eg høyrer til, ikkje bejubla den omorganiseringa, så dersom ein skur klokka tilbake dit, var ikkje dette noko som eg som partimedlem ynskte meg. Men då eg kom inn som statsråd, såg eg det som viktig å late den reforma verke, slik at me kunne sjå konsekvensane av den. Og eg kan med handa på hjartet seie at eg lojalt følgde opp det i forhold til den posisjonen eg hadde for å styre eit departement. Det var eg veldig oppteken av å gjere. Eg opplevde òg at det var stor lojalitet både i Statens vegvesen og i Samferdselsdepartementet i forhold til dei vedtaka som Stortinget hadde gjort.

Når reforma har verka ei stund, kan ein jo sjå, og det

viste seg jo litt etter kvart frå 2007, at kostnadene auka betydeleg – det kan tyde på at entreprenørane hadde underestimert kostnaden, og at ein kjempa for å få kontrakten – at det var tapt mykje pengar, og at ein no er i ferd med å kome tilbake til det som er det reelle nivået, der kostnaden faktisk har stige med over 40 pst. dei to siste åra, noko som sjølv sagt er fortvilande for ein statsråd som skal få budsjettet til å rekke i hop og til å rekke over det ein ynskjer å få gjort. Når ein i tillegg veit at ein òg har mått bygge ut eit byråkrati for å handtere dei komplekse kontraktane og eit kontrollapparat som Riksrevisjonen seier ikkje er godt nok for å kontrollere dei same kontraktane, må ein i alle fall stille spørsmålet, som ein òg gjer i evalueringa, om denne reforma er god nok. Men eg meiner at dei som no evaluerer reforma, er betre i stand til enn eg å gi den endelege konklusjonen i forhold til det.

Så kan det òg hende at noko av den bestillar-/utførarfunksjonen som ein har fått på plass, gir nokre positive effektar. Det er ei vurdering som ein må gjere når ein har alle kort på bordet, og har fått på plass ei skikkeleg evaluering.

Bendiks H. Arnesen (A): Litt i forlengelsen av det mener jeg at Stortinget har sagt at evalueringen av konkurranseutsetting og utskillingen av Mesta også skal inneholde en vurdering av muligheter for å gjenopprette vedlikeholdsfunksjonen innenfor Statens vegvesen. Og siden du var samferdselsminister da kontrakten om denne evalueringsrapporten ble inngått: Ble det tatt med som en del av den jobben som nå skal gjøres?

Liv Signe Navarsete: Det viktigaste no er å få på plass ei vurdering av korleis reforma har verka. Så vil det vere opp til regjering og storting å gjere vurderinga om ein ynskjer å reversere reforma eller finne andre modellar for drift og vedlikehald i tida framover. Så det var ikkje eit hovudpunkt. No må eg memorere litt tilbake – kanskje eg til og med må spørje Ola Brattegard ved mi side for å vere sikker på at eg svarer heilt korrekt her.

Det ligg i alle fall som ein del av dei vurderingane som skal gjerast, om ein kan ta dei oppgåvene inn igjen. Men det vil som sagt vere opp til regjering og storting å gjere dei vurderingane når heile reforma er på plass og ligg på bordet.

Møtelederen: Takk for det.

Da er det Høyres Per-Kristian Foss, som har 5 minutter til disposisjon. Vær så god, Foss.

Per-Kristian Foss (H): Du sa at du som partipolitiker var uenig i den reformen som ble gjennomført. Hvorfor gjorde du ikke om på det da du ble statsråd?

Liv Signe Navarsete: Fordi reforma har ein betydeleg kostnad, både økonomisk – der ein vel la inn nærare ein og ein halv milliard, meiner eg, som Mesta fekk med seg, pluss at det var fleire hundre millionar i kostnad for Statens vegvesen, og det har ...

Per-Kristian Foss (H): Unnskyld at jeg avbryter. Men de pengene ville jo ikke ha forsvunnet? De var fortsatt i Mesta.

Liv Signe Navarsete: Ja, dei var i Mesta. I tillegg brukte ein òg fleire hundre millionar til omorganisering i Statens vegvesen. Det har òg ein betydeleg menneskeleg kostnad og ein organisatorisk kostnad ...

Per-Kristian Foss (H): Du meiner altså at det ikke ville ha vært mulig?

Liv Signe Navarsete: Det ville nok ha vore mogleg, men til ein ganske høg kostnad, var mi vurdering. Eg gjorde den vurderinga med det same eg kom inn, men då eg hadde bestemt meg for å la det verke, så lét eg det verke og var òg – meiner eg sjølv – veldig lojal i forhold til det.

Per-Kristian Foss (H): OK, jeg har bare 5 minutter. Neste spørsmål: Ville det vært mulig i henhold til EØS-reglene å ikke sette veivedlikehold ut på anbud?

Liv Signe Navarsete: Det vart aldri gjort noka vurdering av det, fordi eg ikkje reiste det som ei sak at ein skulle ...

Per-Kristian Foss (H): Men da dere la det inn i rapporten i oppdraget til Dovre?

Liv Signe Navarsete: Unnskyld?

Per-Kristian Foss (H): Var det Dovre International du kalte dette selskapet?

Liv Signe Navarsete: Ja, Dovre Group.

Per-Kristian Foss (H): Dovre Group, ja. Da dere ga oppdraget til dem, vurderte dere da om det ville være i tråd med EØS-reglene å tilbakeføre veivedlikeholdet uten bruk av anbud? For det ville jo ikke være noe særlig poeng å be dem vurdere noe som ikke ville være tillatt i henhold til EØS-reglene.

Liv Signe Navarsete: Det vil jo vere ei oppgåve for Dovre Group å gi dei vurderingane totalt sett når dei skal avleggje sin rapport.

Per-Kristian Foss (H): OK. Jeg trodde det var en oppgave for politiske myndigheter å vurdere en avtale man har inngått med andre lands myndigheter, og ikke for et konsultentselskap. Men det får jeg ...

Liv Signe Navarsete: Unnskyld, eg forstod ikkje heilt.

Per-Kristian Foss (H): Jeg mener at det er du som statsråd som er ansvarlig for å vurdere om det du ber om, er i tråd med EØS-avtalen.

Liv Signe Navarsete: Ja, det meiner eg bestemt at det er.

Per-Kristian Foss (H): Du meiner altså at tilbakeføring og ikke å bruke anbud på veivedlikehold vil være i tråd med EØS-avtalen?

Liv Signe Navarsete: Ja, dersom staten tek alt, har det i alle fall på andre område vore slik at ein kan gjere det, men då må ein altså ta hand om det heile sjølv, meiner eg – det vert nikka ved mi side.

Per-Kristian Foss (H): Litt om dette med prisnivået, som du har beskrevet. Det er vel slik at prisnivået for å få utført veivedlikehold o.l. er en funksjon også av det generelle prisnivået i samfunnet og presset i økonomien totalt. Blant annet har vel også oljeprisen sammenheng med asfaltprisen, så vidt jeg har forstått. Så med andre ord: Det er vel andre faktorer som påvirker prisnivået og kostnadsnivået enn konkurransen på området?

Liv Signe Navarsete: Ja, det er det. Men normalt vil jo den normale prisveksten i samfunnet elles òg spegle seg i prisveksten innanfor dette området.

Per-Kristian Foss (H): Det er vel ikke riktig, for du har selv påpekt flere ganger i Stortinget at prisen på asfalt bl.a. har sammenheng med høy oljepris.

Liv Signe Navarsete: Ja, det er riktig. Unnskyld, kan eg få snakke ferdig?

Normalt vil det følge sånn om lag det som er prisveksten, men når me ser at prisane auka i 2007 med 6 pst. og voks altså til 40 pst. og deretter til 44 pst., og ser ut til òg å liggje der for det ein opna i 2010 – så vidt eg har skjønt – så ligg jo det langt over det som er kopla opp til oljeprisen. Men oljeprisen har jo ein effekt på asfalt, og så er drift og vedlikehald meir enn asfalt. –

Eg vart no mint på at den prisstiginga på 40 pst. er utover prisstiginga.

Per-Kristian Foss (H): Ja, det har vi skjønt. Men det må vel ha sammenheng med arbeidskraftsituasjonen på området, vil jeg tro?

Liv Signe Navarsete: Det kan det ha. Det er fleire element som kan gå inn i det, men det er jo ein ekstraordinær prisvekst som held seg over tid, og som fell saman med at ein set kontraktane ut igjen på det som kanskje kan seiast å vere reell konkurranse, etter den utsetjinga ein hadde med 25 pst. pr. år fram til 2006.

Per-Kristian Foss (H): Så var det noe du sa i din innledning, nemlig at dette med kontrollbyråkratiet var særlig belastende for mindre selskaper. Jeg hadde faktisk den oppfatning at mindre selskaper var bedre i stand til å kontrollere sin utførelse av veivedlikehold løpende, og ikke trengte noe kontrollbyråkrati til det. For her legger du liksom opp til at små selskaper har et handi-

kap i denne tilbakerapporteringen. Har jeg misoppfattet deg?

Liv Signe Navarsete: Kontroll heng òg saman med evna til både å rekne på anboda, levere inn anboda og vite kva du gjer. Det var det kontrollbyråkratiet eg tenkte på då eg sa det eg sa i stad. Å rapportere på utført arbeid vil nok eit lite selskap gjere like godt som eit stort. Men å ta imot og kunne handtere ein kontrakt på 5 000 sider, er det ikkje sikkert at alle mindre selskap føler at dei evnar å ha god nok kontroll på.

Møtelederen: Takk for det. Da er tiden ute.

Neste utspørter er Hallgeir H. Langeland fra Sosialistisk Venstreparti, som har 5 minutter. Langeland – vær så god.

Hallgeir H. Langeland (SV): Takk, leiar.

Riksrevisjonen har på ein måte revidert eit system – New Public Management System – som ein innførte i 2003, og som ifølgje Lastebileigarforbundet fører til at dess mindre ein gjer, dess meir tener ein. Du snakka om kontrollbyråkratiet, som bl.a. Foss òg var inne på her. Korleis såg du den veksten? Var den kontinuerleg – blei det fleire og fleire tilsette som måtte brukast til å kontrollera denne reforma?

Liv Signe Navarsete: Det vart i alle fall frå Statens vegvesen jamleg sagt at dei føringane som var lagde i tildeingsbrev frå mi side på at ein skulle bruke pengane ute på vegen og ikkje auke talet på tilsette, var ei vanskeleg utfordring. Det vart bedt om at ein fekk auke talet på tilsette i organisasjonen for å handtere dei utfordringane dei såg. Etter kvart såg eg at det var nødvendig, og talet på tilsette vart òg auka. Det vart det ikkje det fyrste året, og eg var nok veldig streng på at ein ikkje skulle gjere det.

Hallgeir H. Langeland (SV): Det betyr at ein del ressursar som kunne vore brukte på konkret vegvedlikehald, måtte du då prioritera til kontrollfunksjonar på grunn av denne reforma?

Liv Signe Navarsete: Det var i alle fall slik at eg fekk signal om at det trengst meir folk. Kontraktar måtte forbe-
trast, og me gav i 2007 føringar på at dei skulle gjennom-
gåast totalt. Det er òg gjort, og det er klart at det krevjast folk til å gjere ein slik jobb. Men så er det sjølvsagt slik at eigendrift òg ville ha betydd at ein måtte ha kontroll. Så igjen: Det er vanskeleg å vurdere kor mykje av den arbeidskraftreserven som var ynskt auka i Statens vegvesen, som er knytt direkte til konkurranseutsetjinga. Det må nesten vegdirektøren svare meir konkret på, men i alle fall fekk eg tydelege meldingar om at ein måtte auke bemanninga internt.

Hallgeir H. Langeland (SV): Dei som var for denne reforma i 2003, meinte at noko av hovudgrunnen til dette var at det var for dyrt når staten skulle gjera denne jobben sjølv. Derfor måtte ein gjennomføra re-

forma for å spare pengar og få meir igjen for pengane.

No refererte du til kostnadsutviklinga i 2008–2009. Har reforma vore vellukka?

Liv Signe Navarsete: I forhold til å spare mykje pengar tviler eg på det. Eg trur ikkje ein får mykje meir for pengane. Det å konkurranseutsetje har, som eg sa i stad, sjølvsagt òg nokre andre element i seg. Ein får eit bevisst forhold til kva ein bestiller, men det er ganske krevjande å få dei gode systema som trengst på kontroll, som òg Riksrevisjonen så tydeleg har påvist. Så det å gå over frå eit system til eit heilt anna trur eg kanskje ein undervurderte konsekvensane av, og kanskje overvurderte resultatane. Men igjen vil eg vise til den evalueringa som går for seg, og så får me vurdere når me får ho på bordet, om dette har vore ei vellukka organisasjonsendring eller ikkje.

Hallgeir H. Langeland (SV): Mange av dei brukarane eg snakkar med no, seier at før kunne ein snakka med vegvaktarane, og så kom dei og løyste problema, men no ringjer ein eit nummer, og så er det ikkje nokon som svarar. Er det noko rett i denne kritikken?

Liv Signe Navarsete: Med eit bestillar-/utførarsystem er det slutt på den tida at ein hadde vegvaktarar som reiste langs vegen og ordna ein stikkveg her og ei grøft der. Det vil nok mange sjå på som eit tap, for då vart mange ting ordna ganske ubyråkratisk. Ein må i dag rapportere, det må lagast ei bestilling. Det er eit anna system, som har sine sider. Det er ingen tvil om at det medfører meir byråkrati, men på den andre sida er det sjølvsagt slik at då kan ein òg etterprøve kva som er gjort, korleis det er gjort, og kven som har gjort det til kva tid. Ein får meir nøyaktigheit og oversikt heilt ned til detaljnivå enn ein hadde før. Kva som er best og verst, vil vel kanskje vere litt opp til auga som ser, men det er heilt klart at for mindre oppgåver bør ein kanskje vurdere om ein skal ha ei anna organisasjonsform for dei, og at ikkje bestillar-/utførarsystemet må gå heilt ned på dei minste oppgåvene. Det kan hende ein er tent med å ha litt mindre byråkrati knytt til dei mindre oppgåvene, for å få dei litt smidigare gjort.

Møtelederen: Takk for det. Da er tiden ute.

Det er Senterpartiets tur, med Heidi Greni, som har 5 minutter. Vær så god.

Heidi Greni (Sp): Takk for det.

Som flere har påpekt her, gikk denne konkurranseutsettingen i Norge mye raskere enn i de andre nordiske landene. De har jo brukt 10 og 17 år på det som vi har brukt veldig kort tid på. Kan en i etterpåklokskapens lys si at prosessen gikk for fort? Kunne vi ha unngått en del av disse fallgruvene hvis vi også hadde brukt litt lengre tid på gjennomføringen av denne reformen?

Liv Signe Navarsete: Eg trur at ein hadde stått seg på å bruke litt lengre tid. Derfor meiner eg, som eg òg har sagt tidlegare, at under dei forholda som var gitt, med dei

føringane som var gitt, og med den lojaliteten som ein hadde til vedtekne endringar – for det meiner eg er ein svært høg lojalitet – ville det nok vore fornuftig å ha meir tid på å utvikle systema. For når det gjeld det å utvikle eit konkurransegrunnlag som er så omfattande og såpass detaljert som det ein har i dette tilfellet, er det klart at risikoen for at det kan oppstå feil, er større når tidspresset er stort enn om ein bruker lengre tid.

Heidi Greni (Sp): Hvilke typer evalueringer ble gjort underveis? Ble kursen justert etter hvert som en fikk høstet erfaringer med hvordan dette fungerte i praksis? Er det nå slik at vi nå kan forvente at rapporten for 2009 er betraktelig mindre kritisk enn den vi sitter med her i dag?

Liv Signe Navarsete: Det har jo vore oppfølging og rapportering både når det gjeld dialogen mellom entreprenørane og Statens vegvesen, og frå Statens vegvesen og inn til departementet. Det har òg vore tydelege både forventingar og krav den andre vegen.

Det er etter Riksrevisjonens rapport òg sett i verk fleire tiltak som statsråd Kleppa kan gjere greie for. Kanskje det er ho som må svare for kva for forventingar ein då kan ha til rapporten som kjem til hausten. Men alt frå 2007 stramma me opp kontraktsforma. Det vart gitt klare beskjeder om å gå igjennom og forbetre funksjonskontraktane knytte til både vintervedlikehald og totalt sett. Så det har vore eit løpande arbeid i Statens vegvesen for å gjere forbetringar heile vegen, og det har vore eit løpande arbeid i godt samarbeid med bransjen. Som eg òg sa i stad, eg trur dei gode løysingane finn ein i det samarbeidet som er mellom Statens vegvesen og entreprenørbransjen – dei som er ute på vegen kvar einaste dag. Det er viktig å lytte til dei, og eg opplever at Statens vegvesen no har eit syn for å samhandle på ein god måte med bransjen.

Heidi Greni (Sp): Vil du da si at dagens kontrakter er mer realistiske både når det gjelder pris og innhold, enn de som ble inngått i starten, og at vi har løst en god del av disse utfordringene ved at prisen har økt og vi nå kan si at vi har tatt høyde for de faktiske utgiftene og oppgavene som ligger her?

Liv Signe Navarsete: På det meiner eg at eg kan svare ja.

Møtelederen: Takk for det!

Da er det Kristelig Folkeparti – Hans Olav Syversen har 5 minutter til disposisjon. Vær så god, Syversen.

Hans Olav Syversen (KrF): Takk for det, leder.

Jeg vil tilbake til det statsråden sa om at hun var opp-tatt av å ha god styringsdialog, og at man hadde iverksatt tiltak for å sikre dette under hennes periode som statsråd i dette departementet. Med bakgrunn i det og Riksrevisjonens påpeking av noe av det mer grunnleggende, nemlig mangler ved kvaliteten på driften der man evaluerte byggelederne og entreprenørene, viste det seg at for vinterse-sonen 2007–2008 og sommersesongen 2008 var det man-

gelfull utføring av drifts- og vedlikeholdsarbeid på rundt halvparten av alle kontrakter. På hvilken måte ble det kjent for statsråden?

Liv Signe Navarsete: Det var nok ikkje kjent for statsråden at det var eit slikt omfang som det som er omtalt her. Det trur eg nok at det er rett å seie. Men det var kjent at det var manglar. Det var kjent at brukarundersøkingane viste at folk var lite fornøgde. Det var òg ein klar indikator på at vedlikehaldet ikkje var godt nok ute. Det var jo derfor me òg gav dei styringssignala om å gå igjennom og lage nye system, som ein har gjort etter 2007 og fram til i dag. Ein har jo hatt stadige forbetringar, ein har fått eit nytt elektronisk system. Og me ser at det har verka. Brukarundersøkingane som er gjorde i vintersesongen 2008 og 2009, viste ei meir positiv utvikling, og det er òg då rapportert i budsjettet for 2010 i forhold til dette i Stortinget.

Hans Olav Syversen (KrF): Men på det tidspunktet vi her snakker om, var det ingen styringsdialog mellom direktorat og statsråd som gjorde at man faktisk ble kjent med at man hadde såpass dårlig utføring av kontraktarbeidet for den perioden som undersøkelsen gjelder?

Liv Signe Navarsete: Eg var kjend med at det var manglar ved utføringa. Eg var òg kjend med at dialogen på det tidspunktet mellom entreprenørbransjen og Statens vegvesen ikkje var så god som han elles var i den perioden eg sat som statsråd – både før og etter. Det var eg kjend med. Og det var eigne møte i departementet med Statens vegvesen og bransjen, der ein tok opp både samhandling mellom Statens vegvesen og bransjen og korleis ein betre skulle gjere dei tenestene som skulle gjerast. Så det var møte som statsråden sjølv leidde i departementet på den tida.

Hans Olav Syversen (KrF): Så du sier indirekte at det begynte å ringe noen varselklokker etter hvert?

Liv Signe Navarsete: Totaliteten av det aukande talet på klager i brukarundersøkingar, som viste at ein ikkje var fornøgd, signal frå Statens vegvesen og eg vil òg seie signal frå bransjen – eg har hatt eit veldig godt forhold til anleggsbransjen i mine år som statsråd, og dei var heller ikkje fornøgde med situasjonen slik den var – var det som gjorde at det var ein prosess som òg Samferdselsdepartementet var inne i, og eg hadde møte der dette bl.a. var tema.

Hans Olav Syversen (KrF): Et siste spørsmål fra min side. Det er viktig med konkurranseutsetting at man følger opp at det man er blitt enige om skal gjøres, faktisk blir gjort. Det skjønner jeg at man nå utarbeider systemer for bedre å kunne ivareta.

Vil du si at det med det tidligere systemet, hvor alt skjedde mer eller mindre i én organisasjon, gjennomgående har vært lite fokus på å ha tilstrekkelig øye for hva som faktisk er utført, at man bare har tatt det for gitt, så å si, at de bestillinger man ga også når man drev dette på

egen hånd, bare skjedde, og at man ikke hadde noe tilsyn internt, noe kontrollapparat, som faktisk etterprøvde at de arbeidene man hadde satt seg fore, faktisk ble gjort, og ble gjort tilfredsstillende?

Liv Signe Navarsete: Statens vegvesen har jo eit eige tilsyn. Dei er pålagde oppgåva med å ha tilsyn med det som skjer ute på vegen. Eg har ikkje nokon grunn til å seie at det tilsynet ikkje har fungert, verken før konkurranseutsetjinga eller etter. Det spørsmålet ein må stille seg, er om det har fungert godt nok. Eg meiner at med grunnlag i den rapporten som Riksrevisjonen har lagt fram, og som no er til behandling i komiteen, må eg kunne seie at det her har vore eit forbedringspotensial ...

Møtelederen: Da er tiden ute. Takk for det!

Siste parti ut er Venstre. Det er Trine Skei Grande, som har 5 minutter – vær så god.

Trine Skei Grande (V): Vegdirektøren sa at han dessverre var enig med Riksrevisjonen i at det var for lite styringsinformasjon i systemet i forhold til den jobben som skulle gjerast. Er statsråden enig i det?

Liv Signe Navarsete: Ja, sett i lys av dei opplysningane og det eg no er kjend med, må eg vere einig i det – at det har vore for lite styringssignal.

Trine Skei Grande (V): Hvilke grep ble tatt for å imøtekomme dette i din tid?

Liv Signe Navarsete: Det har eg prøvt å gjere greie for her gjennom det som har vore gitt av signal til Statens vegvesen og gjennom dei dialogmøta vi har hatt med Statens vegvesen. Dei møta vi hadde med både bransjen og Statens vegvesen for å kartlegge situasjonen og få han inn på eit betre spor enn eg opplevde at han var på det tidspunktet, er vel dei grepa vi har gjort – og sjølvsagt òg gjennom at vi har fått rapportar om at det er utvikla nye elektroniske system og nye kontrollsystem som har vore utvikla i dei siste åra etter 2007, er det rett å seie. Det var då vi tok skikkeleg tak i dette.

Trine Skei Grande (V): Omstillinga til konkurranseutsetting har det vært stort fokus på her i dag, og at det var en krevende omstilling. Vegdirektøren sier at det ble innhentet kompetanse fra andre land som hadde gjennomført den samme prosessen, men det ble ikke innhentet anbuds kompetanse fra norske miljøer som har jobbet med anbud – også ganske avanserte anbud – tidligere. Statsråden begynte med å si at hun var sikker på at det var høy kompetanse i alle ledd. Er du helt sikker på at du kunne forsikre om at du hadde full kompetanse med hensyn til den store omstillinga i alle ledd, jf. det som vegdirektøren har sagt?

Liv Signe Navarsete: Då eg kom inn i departementet i 2005, var ein i full gang med utsetjing av dei anboda, og eg hadde ikkje på det tidspunktet noko grunnlag for å stil-

le spørsmål ved den kompetansen som låg til grunn. Eg visste at det hadde vore innhenta kunnskap frå andre land. Det var opplyst. Eg tok det òg for gitt at min forgjengar i departementet hadde forsikra seg om at ein hadde den nødvendige kompetansen.

Det var på ein måte ein ny fase då eg kom inn i departementet. Då var dette i full gang. Ein hadde igjen 2005 og 2006 av den fyrste runden med konkurranseutsetjing, og så skulle ein på igjen med ein ny runde. Eg innrømmer at det tok litt tid frå eg kom i departementet til eg begynte å stille kritiske spørsmål ved funksjonskontrakten. Det gjorde eg fordi eg måtte bruke litt tid på å setje meg inn i den situasjonen slik han var. Eg hadde, som sagt, ingen grunn til å stille spørsmål ved det eg oppfatta Statens vegvesen som å vere, og framleis vil seie at Statens vegvesen er – nemleg ein kompetanseorganisasjon.

Møtelederen: Da er det lagt inn 5 minutter til oppfølgende og klargjørende spørsmål fra komiteens medlemmer. Det er viktig at man er veldig kort i spørsmålene og enda kortere i svarene – hadde jeg nær sagt – slik at vi får plass til dem som vil stille spørsmål. Da er det Ulf Erik Knudsen først.

Ulf Erik Knudsen (FrP): Så vidt jeg forsto på vegdirektøren, er det operative dokumentet Håndbok 111 når man vurderer hva som er en god vei og hvordan veier i Norge skal være. I den er det, så vidt jeg også forsto, klare regler for hvor mye snø og hvordan det skal brøytes osv. Det er også noen synspunkter der på hva man skal gjøre med hullete veier, telehiv, spor osv. Denne håndboken som dokument klarer å håndtere dette med kravene til brøyting osv., men det stopper opp i forhold til budsjett situasjonen når det gjelder kravene til sommervedlikeholdet, som f.eks. hullete veier, telehiv og store spor. Har man ut fra dette dokumentet vurdert om man må gjøre noe med det budsjett opplegget man har, når man har et slikt styringsdokument som denne Håndbok 111?

Liv Signe Navarsete: No er eg ikkje heilt sikker på om eg forstod spørsmålet rett, men eg forstod spørsmålet dit hen at budsjettet ikkje rekk til, og kva gjer ein då av prioriteringar? Det er dei styringssignala som har vore gitt i tildelingsbreva der trafikktryggleik heilt, heilt klart har vore understreka som prioritet nummer 1, der vintervedlikehaldet har vore understreka fordi det heng så nøye saman med trafikktryggleik, og der ein dermed sjølvsagt implisitt ser at ein kanskje ikkje rekk å gjere alt innafor dei budsjetta som kvart år blir gjevne. Slik har det nok vore før eg kom inn i regjeringskontora, og slik vil det nok vere vidare òg. Ein må prioritere, og dei prioriteringane skal gjevast i tildelingsbrevet, og standarden for korleis det skal utførast, ligg i handboka.

Møtelederen: Jeg vil bare igjen presisere behovet for korte spørsmål og korte svar. Da er det Marit Nybakk, vær så god.

Marit Nybakk (A): Takk, leder. Norge har et vanskelig klima og en vanskelig geografi, i hvert fall hvis vi ser på drift og vedlikehold av veinettet. Dette krever både oversikt og styring.

Etter å ha hørt på statsrådets svar til Langeland føler jeg et behov for å følge opp Langeland på følgende måte: Er det faktisk slik at denne omstillingen og konkurranseutsettingen har påvirket vedlikeholdet negativt?

Liv Signe Navarsete: Det er i hvert fall vanskeleg å sjå at konkurranseutsetjinga har påverka vedlikeholdet positivt.

Møtelederen: Da er det Per-Kristian Foss, vær så god.

Per-Kristian Foss (H): Er det noe du ville gjort annerledes hvis du hadde vært statsråd på nytt – gjerne formet som et godt råd til din etterfølger?

Liv Signe Navarsete: Ja, i etterpåklokskapens klare lys vil ein alltid sjå ting ein kunne gjort annleis. Det gjer sjølv sagt eg òg.

Dersom eg hadde hatt den same kunnskapen då eg starta i 2005 som eg har i dag, hadde eg sikkert starta ut noko annleis enn det eg gjorde. Men eg starta med den kunnskapen eg hadde, og tileigna meg den eg tileigna meg, gjennom ein god dialog både internt i departementet og med Statens vegvesen.

Etter å ha fått Riksrevisjonens rapport er det klart at eg skulle ynskt at eg hadde vore enda tidlegare ute med å setje søkjelyset på den rapporteringsrutinen som var, og at eg kanskje hadde vore hakket tidlegare ute med evalueringa òg, slik at vi kunne hatt ho på bordet no i desse tider. Så hadde vi kanskje hatt nokre fleire svar, for eg trur ho vil gje svar på ein del av dei spørsmåla som rapporten stiller og kanskje òg gje nokre svar og anbefalingar om korleis ein går vidare for å forbetre systemet.

Møtelederen: Hallgeir H. Langeland – vær så god.

Hallgeir H. Langeland (SV): Takk, leiar.

Per-Kristian Foss tek opp eit relevant spørsmål, synest eg, knytt opp mot EØS-avtalen, og det at ein i utgangspunktet ønskjer å leggja til rette for meir konkurranse.

No får ein altså ei evaluering av dette. Dersom den evalueringa konkluderar med at ein er best tent med å ta dette tilbake som ei offentleg oppgåve trass i eventuelle hindringar i EØS-avtalen – kva vil du anbefala då?

Liv Signe Navarsete: Eg skal vere veldig forsiktig med å gå inn på det som no er ein annan statsråd sitt område. Vegen vidare trur eg nok at ho må meisle ut saman med Regjeringa og med sine gode støttespelarar i transportkomiteen. Det vert iallfall ei grundig evaluering, og alle statsråder som set ned eit slikt evalueringsutval, gjer klokt i å lytte til dei råda som kjem.

Møtelederen: Da er tiden for oppfølgingsspørsmål ute. Den tidlige samferdselsministeren kan få 5 minutter

til en oppsummering hvis hun ønsker det. Vær så god, Navarsete.

Liv Signe Navarsete: Takk for spørsmåla og den dialogen me har hatt rundt eit veldig viktig tema.

Det er viktig for folk sin kvardag at det vegnettet me har i Noreg, er eigna til enkel og god framkomst. Vegen er for dei aller fleste heilt avgjerande for kvardagen, og det er eit stort ansvar for alle samferdsleministrar å sjå til at både trafiktryggleik og framkomst er ivaretekne på ein god måte.

Det vil kanskje vere slik for politikarar at fokuset då først og fremst vert på kva ein får gjort, og kor raskt ein kan få gjort det. Det er klart at det å ha nok merksemd òg på dei store systema med kanskje mange tusen menneske totalt sett, både i entreprenørbransjen, i Statens vegvesen og i departementa, som alle, kvar på sin plass, er så viktige for nettopp å få fram det resultatet, er uhyre viktig. Som fersk samferdsleminister trur eg ikkje at eg hadde nok fokus på det – det ligg òg i det svaret eg gav til Høgre. Etter kvart voks den forståinga fram hos meg at dei signala ein gjev, må ein for det fyrste vere tydeleg på, og ein må òg følgje dei heilt fram. Det vart gjort endringar på dette i den tida eg satt. Så viser rapporten at her må gjerast ytterlegare grep. Og eg er veldig glad for – det les eg både ut frå det som skjer i departementet no og i det som heilt sikkert vil kome etter den rapporten som me får frå Dovre Group – at det òg vert gjort ytterlegare grep.

Me er jo heldige som bur i eit fantastisk land, men det er òg eit land med store utfordringar knytte nettopp til det å ha eit godt kommunikasjonssystem, fordi det er så ulik trafikkmengd, ulik geografi, ulike vêrforhold rundt om i heile landet, og det gjer det òg atskilleg meir krevjande enn i mange andre land å drive samferdsle. Nettopp derfor er det viktig at det òg i fortsetjinga er system som gjer at det i alle delar av landet er fagfolk som har ansvar, og at det ansvaret vert følgt opp gjennom gode rapportar og kontrollar, slik at ein sentralt kan vere sikker på at kvaliteten er like god på det som vert gjort i alle delar av landet. Det er ei utfordring som eg håper noverande statsråd òg vil følgje opp på ein veldig god måte. Og det er eg heilt, heilt trygg på at ho vil gjere.

Møtelederen: Takk for det, og takk for dine bidrag under denne kontrollhøringen.

Vi tar nå en kort pause til statsråd Meltveit Kleppa tar sete, hadde jeg nær sagt.

Høringen ble avbrutt kl. 11.11.

Høringen ble gjenopptatt kl. 11.15

Høring med samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa

Møtelederen: Da er klokken 11.15, og samferdselsminister Meltveit Kleppa har kommet. Jeg vil ønske samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa velkommen til åpen kontrollhøring. Hun har med seg vegdirektør Terje

Moe Gustavsen og avdelingsdirektør Ola Brattgard som bisittere, og velkommen igjen til dere også.

Det er lagt opp slik at statsråden får 10 minutter til innledning – vær så god, statsråd.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Takk for det.

Godt oversyn over tilstanden på vegen er etter mi meining ein viktig føresetnad for å kunna drifta vegen optimalt. Etterslep over mange år er vel kjent, og det å sikra betre framkomstillhøve og bidra til eit større fokus på trafiktryggleik er, slik eg oppfattar det, noko Liv Signe Navarsete, min forgjengar, tok tak i frå fyrste dag ho kom inn i departementet. Ho fekk Regjeringa med på å løyva betydeleg meir midlar til vedlikehald. Ho sette søkjelyset på funksjonskontraktane, både innhald og kontroll med kontraktane. Det går fram av både tildelingsbrev og møtereferat. Vegdirektoratet har følgd opp. Dei sette i verk tiltak som dei sjølve allereie har gjort greie for. Eg må seia at eg er svært fornøgd med at ho i Nasjonal transportplan varsla ei evaluering av den konkurranseutsetjinga som skjedde under Bondevik II. Det er Dovre Group som har fått oppdraget. Føremålet er bl.a. å kartleggja konsekvensane for pris og kvalitet og sjå om det bør gjerast endringar i funksjonskontraktane. Rapporten frå Dovre vil vera klar innan utgangen av mars. Han vil danna eit viktig grunnlag for arbeid med drift og vedlikehald og for utforminga av funksjonskontraktane i tida framover. Det er òg etablert eit eige transportforum, eit forum som møter statsråden eit par gonger i året, og som ser på ulike sider ved det å bruka vegane våre.

Dagens utforming av funksjonskontraktar og desentralisert organisering inneber at store kontraktsverdiar blir forvalta langt ute i organisasjonen. For at dette skal fungera, må det vere eit godt system og god kommunikasjon mellom ulike ledd. Det er grunn til å spørja om det er optimalt at så mykje risiko er plassert hos entreprenøren. Eit alternativ kan vera at fleire oppgåver i framtida blir betalt etter utført arbeid og ikkje gjennom fast pris. Det som skjer no vinterstid, er jo eit eksempel på det og gjev grunn for å spørja om det. Slik vil noko av risikoen verta flytta over til Statens vegvesen. Samtidig krev det òg kontrollinnsats frå Vegvesenet.

Departementet legg vekt på å gjeva gode og tydelege styringssignalar til Statens vegvesen. Vi forventar at etaten set signaliserte ynske og krav ut i livet. Det har òg departementet erfaring med at skjer.

Når det gjeld funksjonskontraktane, er det gjeve styringssignalar i tildelingsbrevet, i andre brev og på etatsmøte, og departementet har fått rapportering. Det er likevel behov for styrking. Det er seinast teke opp i brev til Vegdirektoratet den 12. november 2009, og det er følgd opp i tildelingsbrevet for 2010. Her heiter det at departementet har behov for relevant styringsinformasjon i samband med funksjonskontraktane, og ein ber Vegdirektoratet prioritera arbeidet med å framskaffa slik informasjon og rapportera dette til departementet i samband med tertiærreporteringar.

For å sikra at arbeid blir gjort etter avtale, må vi både sikra at entreprenørane har gode rutinar og system og føra

nødvendig kontroll med at dei gjer det dei skal. Kravet til kvalitetssystem hos entreprenørane er skjerpja, men det er samtidig grenser for kor langt ein kan gå om ein samtidig skal ha konkurranse i denne marknaden. Strengje krav gjer det vanskeleg for dei mindre entreprenørane å delta. Eg ser ikkje vekk frå at det bør gjennomførast fleire kontrollar, og at ein brukar meir ressursar på det. Målet må vera ein balanse mellom effektiv kontroll, som motiverer entreprenørane til å levera i tråd med avtalen om ressursbruk hos byggherren, og sanksjonar, som kan vera eit viktig verkemiddel for å få levert det som er avtalt. 15 mill. kr i sanksjonar og ei vegomsetjing på 12 milliardar kr fortel at det ikkje er ei form som har vore mykje brukt etter at det vart innført ein felles instruks frå 2007 når det gjeld sanksjonar. Statens vegvesen har lagt meir vekt på samarbeid og rettleiing for å sikra betre arbeid. Det trur eg er ein god veg å gå.

Så har eg lyst til å seia nokre ord om forvaltingsreforma. Frå 1. januar har fylkeskommunane fått ansvar for eit mykje større vegnett enn tidlegare. Det betyr større økonomiske forpliktingar i funksjonskontraktane. Ordninga med sams vegadministrasjon for fylkesvegar og riksvegar på regionalt nivå vil halda fram. Ein viktig fordel med sams vegadministrasjon er at byggherrekompentansen framleis er samla i ein administrasjon. Det styrker forholdet til entreprenørane. Statens vegvesen vil forvalta fylkesvegnettet, basert på politiske føringar og løyvingar frå fylkeskommunane. I dette inngår òg vurderingar av omfang og innretning på dei enkelte funksjonskontraktane. I 2010 er fylkeskommunane styrkte økonomisk på den måten at dei har fått overført midlar som følgde med vegane dei fekk ansvar for. I tillegg er det ei låneordning til disposisjon, tilsvarande 2 milliardar kr og ein ekstra milliard. Og Maskinentreprenørernes Forbund har no funne ut at fylkeskommunane bruker meir midlar på veg enn ein kunne føresjå ved overgangen, altså etter 1. januar, når dei går inn i budsjetta i den enkelte fylkeskommune. Det varierer, men dei presenterer ein rapport der dei seier at fylkeskommunane bruker 500 mill. kr meir på veg.

I høve til konkurranse er det reist spørsmål bl.a. om funksjonskontraktane har vore for store, om det blir sett for strengje krav til entreprenørane, om ansvaret for planlegging og oppfølging er for krevjande, og om risikoen er for stor. Det er fullt mogleg å endra desse føresetnadene for å gjera kontraktane meir attraktive for mindre entreprenørar. Det blir no prøvt ut. Slike grep kan gjera planlegging, dagleg styring og oppfølging meir krevjande for byggherren. Det kan samtidig gje lokale entreprenørar større moglegheiter. Lokal kunnskap har jo òg betydning i det arbeidet som her skal bli utført på vegnettet.

I Samferdselsdepartementet har vi sett fokus på forbetring av funksjonskontraktane både når det gjeld prisutvikling, konkurransesituasjon, kontroll og oppfølging av entreprenørane. Statens vegvesen ser no på korleis ein kan etablere betre samarbeidsklima gjennom, formelt, såkalla samarbeidskontraktar. Her har Vegvesenet nettopp etablert ei samarbeidsgruppe saman med bransjen for å koma fram til gode løysingar. Slike funksjonskontraktar skal bli prøvde ut i alle regionar.

Departementet har behov for nødvendig styringsinformasjon. Statens vegvesen må ha eit nødvendig styringsystem, og dette trur eg har vorte belyst allereie i denne høyringa, at her blir det arbeidd kontinuerleg med sikte på forbetring. Riksrevisjonsrapporten er i så måte òg eit viktig grunnlag for det arbeidet. Det handlar om å sikra best mogleg drift og vedlikehald til beste for næringslivet, til beste for busetjinga, til beste for alle dei som treng vegane våre.

Møtelederen: Takk for det, statsråd.

Da gir jeg ordet videre til ordføreren for saken, som er Øyvind Vaksdal, som har inntil 10 minutter til disposisjon. Vaksdal – vær så god.

Øyvind Vaksdal (FrP): Takk for det, leder! Omorganiseringen av Statens vegvesen ble gjennomført bl.a. fordi man skulle få økt produksjon for pengene og bedre ressursutnyttelse ved drift og vedlikehold av veinettet. Dette har jo fungert bra, og også vegdirektøren har i dag bekreftet at det har vært fordelaktig. Det påpekes likevel i Riksrevisjonens rapport at det enkelte steder i landet har vært for få tilbydere til at en har fått utnyttet konkurransefordelene optimalt.

Hvilke tiltak vil samferdselsministeren vurdere for å styrke konkurransen? Vil hun eksempelvis vurdere en større oppsplitting av kontraktene for å optimalisere konkurransen om funksjonskontraktene?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Her er det jo kome fram mykje interessant når det gjeld erfaringar så langt, f.eks. nettopp dette at det er ulike gradar av konkurranse i ulike delar av landet. Eg ser fram til den evalueringa som skal leggjast fram i slutten av mars. Der skal ein sjå på om innhaldet står i høve til oppgåva – og mykje anna som eg ikkje tek no – men òg: Er kontrakten sitt økonomiske, geografiske og tidsmessige omfang optimalt? Når det gjeld akkurat dette, er eg veldig spent på kva Dovre Group seier, og eg trur at vi der vil få eit godt grunnlag nettopp for å følgja opp det faktum at det er stor forskjell frå region til region.

Øyvind Vaksdal (FrP): Men du avviser ikke at en oppsplitting kan bli innført?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Det gjer eg ikkje. Eg vil heller seia tvert imot, eg trur at for nokre oppdrag vil det ha noko for seg, nettopp fordi ein då kan få inn lokal kunnskap endå sterkare, og ein kan gje større moglegheiter til lokale entreprenørar som, anten det går på frimod eller erfaring, ikkje har delteke i anbudsrundane.

Øyvind Vaksdal (FrP): Skal man kunne gi tilstrekkelig relevante styringssignaler for å få veinettet ut av den bedrøvelige tilstanden det nå har, er man avhengig av å ha oversikt over driftstilstanden. Dette er påpekt flere ganger i Riksrevisjonens rapport som svært lite tilfredsstillende, og noe av utfordringen har vært en litt uklar definisjon av minstekrav og standard. Vil samferdselsministeren vurde-

re å innføre et system der man har klarere definerte krav til standarden på de ulike deler av veinettet, og der også krav til når man skal utbedre veinettet, ligger inne, for forhåpentligvis å bringe vedlikeholdet opp på et akseptabelt nivå?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Eg kjenner meg ikkje heilt trygg på at det er krava det er noko i veggen med. Eg trur Statens vegvesen har klare krav i det som heiter Håndbok 111, men korleis vedlikehaldet har vorte utført, har òg sjølvsagt å gjera med dei midlane som har vore til disposisjon, og med andre tilhøve. Men det som eg er veldig oppteken av, er no å gå nøye inn i dette med sikte på både å få større oversikt over korleis vegnettet er, og å gå nøye gjennom dei råda som vi no kjem til å få frå Dovre Group. For det er heilt openbert at det trass i at det er sett inn tiltak, enno er rom for forbetring.

Øyvind Vaksdal (FrP): Vi har tidligere i dag fått avdekket at det er vel kanskje visse krav og standarder, men det har vært mangelfulle krav til når, på hvilket tidspunkt, man skal gripe inn. Vil du vurdere å innføre et klarere regelverk på det området?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Ja, eg kjem til å sjå på alle sider ved det som gjeld drift og vedlikehald på denne sektoren. Eg vil ikkje på dette tidspunktet avvisa noko som helst, men eg vil altså bruka noko tid på den rapporten som snart kjem.

Øyvind Vaksdal (FrP): Takk for det.

Veistandarden i Norge, og kanskje spesielt i distriktene, er av en elendig kvalitet, og vedlikeholdsetterslepet øker dessverre for hvert år – det har du jo allerede vært inne på.

Regjeringen har nå fått gjennomslag for en regionreform som gir fylkeskommunene en betydelig større del av ansvaret for veinettet. Dette bidrar til ytterligere pulverisering av ansvaret for veisektoren og etter all sannsynlighet en enda verre tilstand for veinettet i distriktene, noe også mange av brukerorganisasjonene har påpekt i henvendelser til oss. Vi risikerer nå i tillegg å få ulik standard fra fylke til fylke på vedlikeholdet. Kan samferdselsministeren gi en kommentar til dette, og samtidig vise til andre forvaltningsenheter der en oppsplitting av ansvar og oppgaver på denne måten har vært fordelaktig?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: For det fyrste: Når det gjeld vedlikeholdsetterslepet, så viser jo tala at midlar til drift og vedlikehald har auka år for år, altså kvart einaste år under denne regjeringa, til dels med betydelege summar – berre for å ha med det som ein del av bakgrunnsbiletet.

Så til Forvaltningsreforma. Eg har forhåpningar til det: at når fylkeskommunane no har overteke ansvaret, når Statens vegvesen har organisert seg meir fylkesvis enn dei har vore ei stund, så vil det gje nye moglegheiter til å nytta lokal kunnskap og lokal kompetanse for å sikra eit betre vedlikehald enn i dag.

Øyvind Vaksdal (FrP): Tar samferdselsministeren på alvor den ramsalte kritikken som er framkommet fra Riksrevisjonen, bl.a. om at departementet ikke har fulgt opp sitt overordnede ansvar for at Statens vegvesen som underliggende etat har styringssystemer som sikrer forsvarlig gjennomføring og tilstrekkelig styringsinformasjon? Hva er så langt blitt gjort, og hva vil bli gjort for å bringe disse forholdene i orden?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: I høve til riksrevisjonsrapporten er svaret ja. Rapporten ser eg på med det djupaste alvor. Det som kjem fram der, skal følgjast opp. Men så er det altså slik at både før rapporten kom, og òg no etterpå, med sikte på 2010, men kanskje særleg før, så har det – og det går fram både av dei årlege tildelingsbrev og av dialog elles med Statens vegvesen – år for år skjedd betydelege forbetringar både i høve til innhaldet i funksjonskontraktane og kontrollen med kontraktane.

Så kjem 2010, med både Dovre Group sin rapport og tildelingsbrevet som no er sendt til Statens vegvesen, der behovet for ytterlegare oppfølging av rapporten er tydeleg understreka. Tildelingsbrevet er rimeleg konkret og understrekar at etterslepet i samband med vegkapitalen skal vera under kontroll, at ein skal sjå vedlikehaldet i samanhengande strekningar, og så er det rekna opp konkrete punkt elles som skal følgjast opp.

Så må eg jo òg seia at vi utover det brevet både har styringsmøte og vi har tertialrapportar. Men det er heilt openbert at vi har éin ting å gjera, og det er å følgja opp rapporten.

Øyvind Vaksdal (FrP): Ville ikke et uavhengig veitilsyn vært fordelaktig å ha i en slik situasjon, når vi ser hva vi har fått avdekket her?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Eg har jo merka meg at det har kome ein NOU som kjem med ei delt innstilling på det punktet.

Det er heilt sikkert fordelar med eit uavhengig tilsyn. Så er det spørsmål om det er vegen å gå, det å byggja opp ytterlegare byråkrati, eller om ein her kan få på plass gode nok kontrollrutinar på annan måte. Det er ei sak som eg vil koma tilbake til.

Møtelederen: Takk for det.

Da går vi over på femminuttersrundene, og jeg ber statsråden merke seg at korte svar er å foretrekke.

Det er Arbeiderpartiet med Bendiks H. Arnesen som først har 5 minutter til disposisjon. Vær så god.

Bendiks H. Arnesen (A): Jeg har spurt et par ganger før i dag om denne omorganiseringen var riktig, men jeg kan i forlengelsen av det spørre om statsråden kan si i hvilken grad omstillingen og konkurranseutsettingen har påvirket vedlikeholdet i negativ retning.

Med bakgrunn i innledningen har jeg også lyst til å spørre statsråden om hun etter fire måneder i stolen mener det er gjort tilstrekkelig for å sikre at funksjonskontraktene nå blir fulgt opp av entreprenørene.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Fyrst til kva konsekvensar omdanninga fekk for vedlikehaldet. Det seier seg sjølv at eitt år på denne gjennomføringa og endringa, med nedbemanning i Statens vegvesen, tumultar rundt omdanninga, fokus på heilt andre ting enn det å få utført vedlikehald ... Eg trur vi må ta med det som ein reaksjon, at det var ikkje vedlikehald det fyrst og fremst var fokus på, i alle fall ikkje i begynninga.

Kva var det neste spørsmålet?

Bendiks H. Arnesen (A): Det gjaldt dette med funksjonskontrakter.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Det er mitt inntrykk at ein før rapporten allereie hadde gått rundar på å forbetra både innhaldet og kontrollen med desse kontraktane, og det er no følgt ytterlegare opp etter rapporten. Og så kjem då neste fase den 31. mars.

Bendiks H. Arnesen (A): Riksrevisjonens undersøkelse viser at det for 37 pst. av kontraktene som ble inngått i perioden 2003–2009, bare var én eller to entreprenører som la inn anbud, og at tre entreprenører hadde en dominerende stilling i markedet. Anser statsråden den lave deltakelsen i utlyste anbudskonkurranser som et problem? Og i tilfelle: Hva slags tiltak vil statsråden sette i verk for å øke antallet, altså få flere til å gi anbud?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Eg synest det er eit dilemma at det er ein eller to. I dei tilfella der det er ein, er det liten konkurranse. Det er eit dilemma når det er ein eller to, og det blir forklart både med kompetanse i entreprenørbransjen og med kompetanse i forhold til anbud og i forhold til kontroll. Så der kan ein veg vera å ta ut nokre oppdrag og betala etter fastpris, og – med fare for å gjenta meg sjølv – så trur eg òg vi vil få ytterlegare råd om det når Dovre Groups rapport kjem.

Bendiks H. Arnesen (A): Har departementet endret rutine for innhenting av informasjon etter at Riksrevisjonen avsluttet arbeidet med rapporten, og mener statsråden at hun har tilstrekkelig styringsinformasjon til å kunne vurdere om driften av veinettet skjer i samsvar med fastsatt standard?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Eg skal ikkje påstå at alt er 100 pst. slik det bør vera. Eg har litt for lite erfaring til å kunna seia at det ikkje er noko som no kan gjerast betre. Men det eg har erfart så langt, er at det har skjedd ei betydeleg forbetring og vorte betydeleg meir merksemd på desse kontraktane frå departementets side så vel som frå Statens vegvesens side.

Møtelederen: Takk for det.

Da er det Høyres tur. Det er Per-Kristian Foss, som har 5 minutter. Vær så god, Foss.

Per-Kristian Foss (H): Din forgjenger sa i forrige spørreunde her at hadde hun visst det hun nå vet, hadde

hun gjort en del ting annerledes. Hvordan kan du vite at du har styringsinformasjon nok til ikke å få en like drepande riksrevisjonsrapport om et par–tre år?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Det er fyrst og fremst fordi det er innført klårare krav, og vi har bede om betre informasjon. Vi har i det heile frå vår side lagt vekt på å styrka dialogen med Statens vegvesen, og vi veit at det blir følgt opp òg frå deira side.

Per-Kristian Foss (H): Men dialog er vel ikke det samme som kontroll, er det det?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Nei, det stemmer. Dialog er ein bit av dette, men det er klårt at dette handlar om klåre krav, og det handlar om kontroll. Eg meiner at både krava og kontrollpunktta er forbetra.

Per-Kristian Foss (H): Men foregår dialogen og kontrollen mellom departementet og Statens vegvesen etter samme systematikk nå som tidligere, eller er det noen forandringer? Du fikk jo i og for seg det spørsmålet fra Arnesen, men jeg synes ikke du svarte på det – det er fortsatt møter, og det er kanskje hyppigere møter, men har dere virkemidler nå som dere ikke hadde før?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Sjelve verke-midla er jo tydelegare når vi har vore tydelegare i våre krav både til innhald og til korleis kontrollen skal vera. Det er varsla overfor Stortinget i budsjettproposisjonen for 2010 at vi skal ha relevant styringsinformasjon i samband med funksjonskontraktane. Vi ber Vegdirektoratet prioritera arbeidet med å framskaffa informasjon. Vi forventar at dette er ytterlegare forbetra i neste tertialrapport, skriftleg.

Per-Kristian Foss (H): Ok.

Til et annet tema: Er du fornøyd med den type rapporter som i dag kreves når det gjelder trafiksikkerhet, i relasjon nettopp til drift og vedlikehold?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Når det gjeld ...?

Per-Kristian Foss (H): Er du fornøyd med den rapporteringen du får om drift og vedlikehold og konsekvensene for trafiksikkerheten – det er en annen vinkel på det hele?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Når det gjeld trafikktryggleik, er det nettopp gjort eit veldig stort arbeid i Vegdirektoratet, der dei har gått igjennom alle ulukkene dei siste fire åra, i ein eigen rapport, og òg kome med forslag til kva som der må forbetrast. Det er eit arbeid som eg tykkjer er veldig viktig for den oppfølginga som no skal skje frå vår side, noko som får konsekvensar for regelverk, men som også får konsekvensar for vedlikeholdet – for midtdelarar, fysiske tiltak på vegane, osv.

Per-Kristian Foss (H): Enkelte frykter jo også at regionreformen, som du har omtalt tidligere, vil føre til stør-

re forskjeller i drift og vedlikehold av veinettet. Poenget er vel at fylkene er selvstendige? Frykter du at slike forskjeller vil være et problem – for trafiksikkerhet og for drift og vedlikehold?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Eg er ikkje uroleg for det, eg trur faktisk at det vil bli større fokus på vedlikehold i det enskilde fylket. Så er det jo slik at det er ikkje prikk likt i dag heller, frå fylke til fylke og på alle vegar. Men her ligg altså to grunnleggjande element fast: Det eine er handboka, som fortel om standard, og det andre er at det framleis skal vera sams vegadministrasjon.

Per-Kristian Foss (H): Frykter du at regionreformen også vil føre til mer byråkrati? Jeg har registrert at ifølge avisrapporter, f.eks. i Finansavisen 27. januar, er det nå 63 vei-byråkrater i fylkene, og 31 av dem er nyansatte. Blir det mer vei av dette?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Eg synest faktisk at det er beskjedent, så langt. Fylkeskommunane fekk i budsjettet for 2010, meiner eg, overført ca. 100 mill. kr til nettopp å oppretta nokre nye stillingar. Det er nokre fylkeskommunar som har behov for stillingar til bestilling. Så er det andre fylke som ikkje har oppretta nye stillingar. I Nordland f.eks. har dei når det gjeld alt som heiter ferjer – og det er ein stor del av Forvaltningsreforma i Nordland – slått seg saman, der har altså tilsette i fylkeskommunen og tilsette i Statens vegvesen slått seg saman i eit felles kontor, og dei har ikkje oppretta nye stillingar.

Møtelederen: Takk for det. Da er tiden ute.

Det er Sosialistisk Venstreparti med Hallgeir H. Langeland som nå har 5 minutter til disposisjon.

Hallgeir H. Langeland (SV): Takk for det, leiar.

Me fekk altså eit system i 2003 som Riksrevisjonen då brukar som utgangspunkt for sin rapport, eit system som blei laga fordi ein skulle få meir tenester ut av det, meir vegvedlikehald.

Men lastebileigarane seier at entreprenøren sitt utgangspunkt vil vera at jo mindre du gjer, dess meir tener du. Når ein no ser at prisauken frå 2008 til 2009 er på over 40 pst., kan ein ikkje då allereie no seia at reforma frå 2003 er mislykka, sånn at ein må starta ein omorganiseringsprosess her og no, før denne rapporten kjem og ein faktisk ser svart på kvitt at det er blitt dyrare med dette «New Public Management»-styret?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Når det gjeld kostnader, må vi ta med alle åra. Då må vi faktisk òg ta med den starten som medførte at Statens vegvesen fekk auka kostnader, meiner eg, til administrasjon, og så at kontraktane på eit tidspunkt låg 35 pst. under det dei venta. Det rekna dei jo med var fordi nokon ville prisa seg inn på marknaden – og så har vi no sett ein auke.

No skal eg prøva, leiar, ikkje å svara for langt. Så lat meg seia: Eg er veldig uroleg for ein situasjon der vi no skulle begynna å omdanna på nytt igjen, og hiva fleire

tusen folk ut i uvisse i framtida. No trur eg at vi må gjera det vi kan for å gjera det beste ut av den situasjonen og den organiseringa som er.

Hallgeir H. Langeland (SV): Eg reknar med at statsråden då meiner at ein skal gjera det fram til den evalueringa kjem, for då må ein jo gjera ei ny vurdering.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Ja, eg skal altså ta denne evalueringa med det alvorret som krevst, og det er halvannen månad til ho kjem.

Hallgeir H. Langeland (SV): Du snakka innleiingsvis om sanksjonar. Norsk Motor Sykkel Union har sendt inn ei utsegn der de påpeikar at sanksjonar i for liten grad blir brukte når entreprenøren faktisk ikkje oppfyller si forplikting. Kva har du tenkt å gjera med det?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Ja, det er ei påpeiking som eg meiner vi må ta med oss i det vidare arbeidet. Som eg sa, legg Statens vegvesen no veldig stor vekt på samarbeid og samarbeidskontraktar, men høyringsutsegnene her til denne rapporten må vi sjå nøye på.

Hallgeir H. Langeland (SV): Eg skal ikkje stilla dette spørsmålet, men det er jo freistande å spørja om ein burde vera forsiktig med å byggja undersjøiske tunnelar for å auka vedlikehaldet ...

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Det er godt du hoppar over det.

Hallgeir H. Langeland (SV): Men lat meg heller stilla spørsmål om dette med vegvoktarperspektivet – du er jo sjølv ein brukar av vegane – for mykje av den kritikken som eg får, er at nei, dei får ikkje fatt i nokon som har ansvar. Og du sa jo at det er forskjell på regionane. Men går det an å gjera noko med det, sånn at folk faktisk får svar når dei ønskjer seg det?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Der er svaret ja, og der meiner eg vegdirektøren kan utdjupa akkurat det.

Terje Moe Gustavsen: Ja, og det bør vi bli mer entydige på, hvorledes publikumshenvendelser skal håndteres i forholdet mellom entreprenører og Statens vegvesen, og derigjennom få et bedre opplegg for også det. Det er nok også noe som har vært underfokuset: Hvorledes legger man dette opp, og hvor enhetlig trenger vi å være på det punktet?

Møtelederen: Takk for det.

Da er det Senterpartiets Heidi Greni som har 5 minutter til disposisjon. Vær så god, Greni.

Heidi Greni (Sp): Takk for det.

Denne reformen skulle jo gi like godt og kanskje helst bedre veivedlikehold, og da til en lavere pris. Mye tyder

på at evalueringen som pågår, vil vise det motsatte, at vi har fått høyere kostnad, dårligere standard, og at det budsjettet som vi har, brukes mer til byråkrati og mindre til praktisk arbeid.

Mener statsråden det vil være helt uaktuelt å revurdere hele reformen, altså å få vedlikeholdet tilbake til Statens vegvesen? Og hvis så er uaktuelt, hva vil vi da måtte gjøre for å få dette til å fungere bedre i framtiden?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Eg trur vi må ha med oss historia til denne saka, altså det faktum at omdanninga her i Noreg skjedde på eitt år, medan Sverige brukte 17 år og Finland ti år, og vi har i ettertid arbeid med stadige forbetringar.

Så er ikkje eg heilt sikker på om vi kan seia at sjølvve kvaliteten har blitt så mykje dårlegare. Men det vi veit, er at fokus var heilt andre stader ein periode enn på vegvedlikehald.

Så skal eg vera litt meir diplomatisk enn eg var overfor Hallgeir H. Langeland i forhold til kva som skal skje vidare. Eg skal avventa den rapporten som kjem 31. mars. Det er jo slik eg har tenkt å handtera akkurat det, men eg vil nok likevel leggja til at eg på dette tidspunktet ikkje er heilt trygg på om det er «tilbake til start» som er vegen å gå.

Heidi Greni (Sp): En del av høringsinstansene har påpekt at det med fastpris som hovedtype kontrakt gjør at entreprenørene tjener på å gjøre minst mulig. De venter lengst mulig med å gå ut og brøyte, og ser nærmest på om det går over, fordi det er lønnsomt. Er det en mulighet for å se på det å få inn fastpris som en del av kontrakten, men også å få inn det med mengdearbeid – å få litt mer av klimautfordringene og risikoen med klimautfordringene – over på statlig ansvar, slik at du reduserer entreprenørens risiko når det gjelder store klimaendringer fra år til år?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Der er svaret ja. Eg meiner vi òg må bruka noko tid på å sjå på om det her er spesielle oppdrag der ein heller kan bestilla som mengdearbeid. Eg tykkjer nok snøvinteren no har vist akkurat det.

Så er det jo slik at no skal mindre kontraktar prøvast ut i alle regionar. Då får ein òg spela meir på lokalkunnskap. Har du lyst til å føya til ...

Terje Moe Gustavsen: Bare en liten tilføyelse, og det er at det i de kontraktene som er ute nå, legges inn mer risiko på oss enn på entreprenøren når det gjelder mengder.

Heidi Greni (Sp): Vegdirektøren redegjorde for et godt samarbeid med fylkeskommuner og med fylkesrådmenn i forkant av gjennomføringen av regionreformen. Fylkeskommunen tar nå over det øvrige riksveinettet utenom stamveiene, så de har ansvaret for alle riksveiene. Mener statsråden at vi kan ha forventninger til at den nærheten som fylkeskommunen da har til disse, kan gi bedre samhandling og bedre kontroll med entreprenørene, og at vi da også kan få bedre kontroll med kvaliteten?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Ja, eg meiner det er eit sjølvstendig poeng. Det vil krevja at både fylkeskommunane og Statens vegvesen er innstilte på at ein skal samarbeida. Eg registrerer at det i den same rapporten som eg viste til, frå Maskinentreprenørenes Forbund, står at vel 80 pst. av fylkeskommunane så langt har sagt seg nøgde med denne endringa. Så dette er òg sjølv sagt noko vi må arbeida endå noko meir med, slik at vonleg alle blir nøgde.

Heidi Greni (Sp): Takk.

Møtelederen: Da går vi over til Kristelig Folkeparti og Hans Olav Syversen, som har 5 minutter.

Hans Olav Syversen (KrF): Takk.

Jeg hører jo at samferdselsministeren prøver å dempe ønskemålet fra noen politiske meningsfeller her om å få alt over på statlig hold. Jeg vet ikke om det er erfaringen med det statlige vedlikeholdsansvaret for jernbanen som gjør at statsråden er litt tilbakeholden. Jeg skal ikke spørre om det. Jeg skal spørre om noen andre forhold.

Først til kontroll og sanksjoner. Som Riksrevisjonen påpeker, er sanksjonsnivået på promillenivå når det gjelder økonomi. Er vi ikke da i en situasjon, som det synes å late til, iallfall ut fra rapporten, hvor det ikke har noen konsekvenser når man ikke følger opp i henhold til kontrakten? Hva er statsrådets vurdering av det?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Om ein isolert sett berre ser på rapporten, og ikkje les korkje dei svara som den tidlegare samferdselsministeren har gjeve, og heller ikkje tek omsyn til det engasjementet som no er hjå Statens vegvesen og i departementet, kan det høyrast slik ut. Det er allereie skjerpning på kontroll, men det går endå meir på samarbeid enn på sanksjon. Men høvet til sanksjon ligg framleis der. Det blei gjeve ein ny og felles instruks i 2007, slik at høvet til bruk av sanksjon skal liggja der.

Eg bør òg seia i forhold til den omorganiseringa som skjedde, at vi var tre parti som var imot. I kontrollkomiteen i førre periode hadde vi òg søkjelyset retta mot Mesta, og kva som skjedde i Mesta i den omdanninga, som ikkje akkurat var med på å herleggjera denne omdanninga meir. Men det som no er viktig, synest eg, er å følgja opp riksrevisjonsrapporten og å sørgja for at ein i framtida har endå meir fokus på kontroll og innhald i kontraktane.

Hans Olav Syversen (KrF): Jeg er klar over at det står noe om at det kan være andre former for sanksjoner overfor entreprenørene, som gir et litt annet bilde. Men faktum er vel at det som vanligvis pleier å være det som får oppmerksomhet, nemlig at det kommer økonomiske sanksjoner knyttet til at man ikke følger opp, er brukt i utrolig liten grad. Så spurt på en annen måte: Regner statsråden med at det nivået vil være et helt annet framover, forutsatt at kontraktene ikke følges opp fullt ut?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Eg reknar med at Statens vegvesen kjem inn endå tidlegare til oppfølging og ser på kva som kan betrast. Men vi har ingen grunn til å tru at sanksjonar skal brukast mindre i tida framover. Det kan vegdirektøren stadfesta.

Terje Moe Gustavsen: Jeg kan si at selvfølgelig er vårt mål at det blir null – at vi har så god oppfølging fra entreprenørens side at sanksjoner ikke er nødvendig. Det er jo vårt mål. Får vi det til gjennom samarbeidslinjen, gjør vi en god jobb etter min vurdering. Så må vi se litt bakover og ser at oppfølgingen ikke har vært god nok, kombinert med lavt sanksjonsnivå. Det er derfor vi endret instruksene i 2007. Det var for uklart og for krevende for den enkelte byggeleder å bruke sanksjonssystemet.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Det betyr òg at høvet vil liggja der som i dag, og vil vera eit av fleire verkemiddel.

Terje Moe Gustavsen: Mitt poeng er jo ikke at det ikke skal brukes, men at det fungerer best som ris bak speilet – i håp om at det blir godt nok til ikke å bli brukt.

Hans Olav Syversen (KrF): Ja, da tror jeg at vi er enige.

Poenget er vel at skal det bli null, som du sier, må man som regel ha noen som skjønner at det får noen konsekvenser at man ikke oppfyller kontrakten.

Siste spørsmål: Jeg oppfatter vel at statsråden er ganske kjølilig til opprettelsen av et eget tilsyn. Er det også på bakgrunn av erfaring med tilsyn eksempelvis på jernbanefeltet?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Eg skal få lov til å koma tilbake til ei vurdering av spørsmålet om tilsyn. Eg trur det kan ha sine klare fordelar. Så trur eg vi må diskutera det i forhold til dei ulempene, meirkostnadene og det byråkratiet det kan medføra. Så ei tilråding frå meg og Regjeringa skal koma seinare.

Møtelederen: Da er siste parti ut Venstre, med Trine Skei Grande, som har 5 minutter til disposisjon. – Vær så god.

Trine Skei Grande (V): Jeg har lyst til å følge opp med et lite spørsmål i forhold til det Syversen spurte om. Jeg er veldig enig i at målet må være at det skal være null sanksjoner, men tror dere at det er realistisk at det vil være null sanksjoner? Eller vil dere si mer om kontrollsystemet enn om sanksjonssystemet?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Eg tenkjer for min del at det er viktig at høvet er der. Det er viktig å ha ein felles instruks for korleis det skal handterast. Så er det veldig bra at vegdirektøren her er optimistisk i forhold til i kva grad det vil bli brukt. Eg tør ikkje seia at eg trur det blir null.

Terje Moe Gustavsen: Jeg må nok også si meg enig i det. Men det er ganske viktig at vi setter opp riktige mål for hva vi driver med. Målet er ikke sanksjonsmengden, men å få samsvaret. Så må det brukes når det skal brukes, og så får vi håpe at det virker oppdragende på en god måte.

Trine Skei Grande (V): Statsråden avviste på en måte å gå tilbake igjen til den gamle organisasjonsmodellen. Er det andre ting du avviser som grep – før du har evalueringa på bordet?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Eg meiner vi skal gå til både evalueringa og inn i 2010 med eit ope sinn. Eg er nok fyrst og fremst oppteken av kva som bør gjerast, meir enn kva som ikkje bør gjerast. Og eg synest det er veldig interessant det som ein no prøver ut, med mindre bruk av kontraktar i alle fylke.

Trine Skei Grande (V): Fremskrittspartiet sa – i et spørsmål her i dag som dere ikke imøtegikk – at etterslepet bare øker når det gjelder veivedlikehold. Samtidig påpeker både denne statsråden og den forrige statsråden at det har vært en enorm økning av pengebruken på det samme området. Er vi helt på ville veier, bokstavelig talt, når det gjelder pengebruken, hvis det er slik at etterslepet øker og pengebruken – noe statsrådene skruter veldig av – øker veldig? Hvor er hullet?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Om vedlikeholdet har auka eller ikkje, trur eg dei ved sida av meg må supplera meg på.

Det som eg har understreka, er at ein skal ha kontroll med vedlikeholdsetterslepet. Og tala talar for seg i forhold til vedlikehold i budsjettet, for 2006 og for 2007. Altså frå 2006 er det ein auke på ...

Trine Skei Grande (V): Det er ingen kunst å bruke mer penger, kunsten er å få til mer for de pengene man bruker.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Ja. Vi har fått til meir vedlikehold for dei pengane, lat det ikkje vera nokon tvil om det. Men om etterslepet har auka – det er faktisk på dette feltet eit eige prosjekt som skal bringa det fram, for der er tala usikre.

Terje Moe Gustavsen: Hvis jeg får føye til litt: Det som åpenbart har skjedd de siste årene, er at driftskostnader har økt. Jeg skal ikke gå inn i en lang analyse, men det har bl.a. blitt et mer komplekst veinett. I henhold til de klare direktivene vi har fra Samferdselsdepartementet, skal driften, med andre ord trafikksikkerhet m.m., prioriteres på denne budsjettpost og vil få konsekvens for vedlikeholdet. Når det gjelder vedlikeholdet, har vi altså ikke maktet å styrke det i den takt som økte bevilgninger har medført, men på noen områder har det vært en viss styrking, bl.a. i fjor, ikke minst takket være tiltakspakken på asfaltsiden. Men vi skal altså inn i en nær-

mere analyse av flere forhold knyttet til vedlikehold og vedlikeholdsetterslep.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Når du seier at vegnettet har blitt meir komplisert, handlar det både om breiare vegar, det handlar om tunnelar – til og med nokre undersjøiske – og litt forskjellig anna.

Trine Skei Grande (V): Takk.

Møtelederen: Da er det lagt inn 5 minutter til oppklarende spørsmål. Jeg gjør innstendig oppmerksom på at det må stilles korte spørsmål, og vi må få veldig korte svar, for det er 5 minutter totalt.

Da er det først Øyvind Vaksdal og deretter Marit Nybakk.

Øyvind Vaksdal (FrP): Mener samferdselsministeren at det er mulig å oppfylle Stortingets forutsetninger om trafikksikkerhet og framkommelighet innenfor de budsjettene Regjeringen har levert? Viser ikke erfaringene at dette er umulig?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Eg er fornøgd med at dei årlege budsjetta har auka, men det kan ikkje vera tvil om at med meir pengar kunne det ha vore utført endå meir vedlikehold.

Møtelederen: Da er det Marit Nybakk – vær så god.

Marit Nybakk (A): Takk, leder.

Med utgangspunkt i kollega Syversens kommentar om jernbanen, kunne det vært fristende å stille statsråden spørsmål, om oppsplittingen av NSB og Jernbaneverket er et problem i seg selv. Men det er ikke tema her.

Det har i flere dokumenter fra departementet, bl.a. i budsjettproposisjonen for 2007, vært antydning av besparelser på mellom 580 mill. kr og 850 mill. kr årlig på grunn av konkurranseutsettingen av Vegvesenets drift. Spørsmålet er: Er dette riktig? Og hvis det er riktig, har denne påståtte besparelsen i virkeligheten redusert standarden på veivedlikeholdet?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Det er vel òg eit tema som det har vore noko ulikt syn på. Det som er heilt sikkert, er at dette er òg eit tema som Dovre Group ser på. Så har du, Ola Brattgard, ei tilføyning – eg skjønner ikkje kva du har skrivne her. Du skriv veldig tydeleg, men du skal få lov til å seia det sjølv.

Ola Brattgard: Det anslaget som har vore presentert tidlegare, var jo ut frå den prisutviklinga som ein såg på funksjonskontraktane den første tida. Om det nye nivået blir nivået framover, reduserer jo det effektiviseringsgevinsten som tidlegare har vore anslått.

Møtelederen: Da er det Per-Kristian Foss, deretter Hallgeir H. Langeland.

Per-Kristian Foss (H): To korte spørsmål – gjerne til Brattegard: Ville vi ikke hatt kostnadsøkning hvis vi hadde hatt den gamle modellen?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Vil du svare på det, Brattegard?

Ola Brattegard: Det som ein ser no, er at etter at prisane gikk ned dei første åra, er prisane no komme opp på omtrent det nivået som ein hadde før utskiljinga ...

Per-Kristian Foss (H): Ja, det har jeg skjönt. Men det var ikke spørsmålet.

Møtelederen: Neste er Hallgeir H. Langeland, vær så god.

Per-Kristian Foss (H): Jeg vil be om å få svar på spørsmålet, i hvert fall. Jeg spurte: Ville vi hatt en slik kostnadsutvikling dersom vi hadde hatt den gamle modellen?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Der er jo svaret at vi har hatt ei anna utvikling, om vi ser det over lengre tid. Fyrst var det ein auke i administrasjonen i Statens vegvesen, så ein reduksjon på 35 pst. i forhold til anbodet, og så ein solid auke, slik at i sum er kostnadene større – og utover prisvekst – i forhold til 2003.

Per-Kristian Foss (H): Men det er det vel på alle andre områder i samfunnet også?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Ja, men her har det ei spesiell grunngeving, sidan ein går ned på 35 pst. og så går ein seinare opp på både 40 pst. og over 40 i auke.

Møtelederen: Da er det Hallgeir H. Langeland til oppfølgingsspørsmål.

Hallgeir H. Langeland (SV): Det er for så vidt litt om det same. Ein ser jo at ein har hatt tru på det å splitta opp Vegvesenet, NSB osv. i fleire einingar, men det gjer òg at ein får ein konflikt om kven som då er ansvarleg for ulike ting, som ein ser bl.a. i samband med togkaoset, der ein skylder på kvarandre – og som dei tidlegare regjeringane på ein måte har stått for. Men spørsmålet mitt er då: Er hovudutfordringa no organisatorisk eller økonomisk når det gjeld å rydda opp i problema knytte opp mot veg- og vedlikehaldssida – eller er det begge delar?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Der tenkjer eg at det handlar om begge delar. Det handlar jo om å ha

så stor grad av tydelegheit som mogleg, altså klare krav, klar rapportering til Statens vegvesen ifrå departementet si side. Og så kan vi ikkje lausriva dette frå dei årlege budsjetta. Det er klart dei har betydning.

Møtelederen: Takk for det.

Da er tiden for oppfølgingsspørsmål omme, og det er lagt opp slik at statsråden kan få 5 minutter til å oppsummere, hvis hun ønsker det. Vær så god, statsråd Kleppa.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa: Då vil eg aller fyrst takka for moglegheita til å koma her og følgje opp rapporten frå Riksrevisjonen på denne måten. Eg vil òg takke for gode spørsmål.

31. mars blir ein viktig dag for det som heiter drift og vedlikehald, for då kjem etter planen Dovre Group sin rapport. Der er det f.eks. stilt følgjande spørsmål: Står innhaldet i forhold til oppgåva som skal utførast? Er det spesifikke krav til utføringa? Er risikofordelinga mellom Statens vegvesen og entreprenør hensiktsmessig? Korleis blir kontrakten følgt opp frå Statens vegvesen si side med omsyn til kontroll og sanksjonar? Er kontrakten sitt økonomiske, geografiske og tidsmessige omfang optimalt? Og eventuelt andre moment som kan ha betydning.

Vi har Riksrevisjonens rapport, vi har det arbeidet som frå før er gjort frå departementet si side overfor Statens vegvesen og vice versa. Vi har spørsmål og engasjement frå Stortinget si side, og så har vi i tillegg denne rapporten. Så då vil vi få ei eiga – og unik – moglegheit til på breiare basis å setja søkjelyset på drift og vedlikehald av vegane våre.

Så kan ikkje eg forskottera kva som kjem i denne rapporten, og eg kan jo heller ikkje einseitig seia at vi skal følgja opp alt som kjem der, men eg trur at den blir ein god reiskap. Eg registrerer frå før av at her er eit sterkt engasjement frå alle parti når det gjeld samferdselssektoren, når det gjeld tog, som nokon så vidt har vore inne på i dag, men òg når det gjeld veg – når det gjeld nye vegar, men òg når det gjeld drift og vedlikehald. Så eg ser fram til å dukka enno djupare inn i dette temaet og følgja opp overfor Stortinget.

Takk skal de ha.

Møtelederen: Takk for det, og takk for dine bidrag i denne åpne kontrollhøringen. Høringen er med dette slutt, og jeg vil takke alle som har deltatt. Komiteen skal fortsette sitt arbeid med saken og bruke de opplysningene og synspunktene som har kommet frem under høringen, i sitt videre arbeid med innstillingen til Stortinget.