

VÄGUNDERHÅLLET EFTER VÄGVERKSREFORMEN

Revisionen har gällt underhållet av den vägegendom som Vägförvaltningen ansvarar för. Anledningar till att revisionen har utförts har varit underhållets stora ekonomiska och funktionella betydelse för väghållningen, vägverksreformen, vissa variationer och vagheter i den bild som i olika skrivelser getts av underhållsverksamheten och till den anknutna begrepp, samt vidare de framförda uppfattningarna om att statens finansiella insats delvis är otillräcklig för att upprätthålla vägnätets nuvarande skick.

På senare år har inträffat förändringar i förvaltningen av de vägar som staten har ansvaret för. Vägverket delades i början av år 2001 i två delar. Av den ena delen bildades Vägverket för att sköta väghållningens myndighetsuppgifter och sörja för det vägnät som staten ansvarar för. Av den andra delen bildades Vägaffärsverket. När beslutet om vägverksreformen fattades uppställdes för reformen ett antal målsättningar, och efter reformens övergångsperiod gav statsrådet år 2005 en redogörelse för hur dessa hade uppnåtts. I redogörelsen framfördes att reformen allmänt taget hade lyckats väl och hade uppfyllt de uppställda målsättningarna.

Med revisionen har sökts svar på följande frågor:

1. Hur har de för omorganiseringen av väghållningen uppställda ekonomiska målsättningarna förverkligats?
2. Hur har vägunderhållet och dess målsättningar förändrats under senare år?
3. Har förfaringssätten vid omläggningen varit ändamålsenliga?

Riksdagen har styrt vägverksreformen närmast utgående från lagstiftningen, statsrådets redogörelse och de årliga statsbudgetarna. På basis av observationerna vid revisionen förefaller det som att de i dessa bestämmelser och dokument för vägverksreformen uppställda uppgifterna och målsättningarna delvis är allmänt hållna och att de ger rum för tolkningar. De presenterade uppgifterna om hur målsättningarna utfallit innehåller en tolkning av dessa målsättningar och hur de förverkligats. Med stöd av en annan tolkning kan sägas, att uppgifterna om målsättningarnas utfall inte inbegriper samtliga målsättningar och att de inte till alla delar är tillräckligt klara och genomskinliga. De många tolkningarna leder till att styrningen av väghållningen delvis är av allmän karaktär och att de för Vägförvaltningen möjliggör en stor rörelsefrihet i den praktiska väghållningen.

De för vägverksreformen uppställda ekonomiska målsättningarna har förverkligats åtminstone i det avseendet, att kostnaderna för ett underhåll på samma nivå och med samma innehåll som tidigare klart har sjunkit. Det penningbelopp som används för underhållet har inte minskat till följd av detta, utan inbesparingarna har använts bl.a. för att höja kvaliteten på underhållet. Om kvalitetshöjningen har i praktiken Vägförvaltningen beslutat.

I bestämmelserna om väghållningen, i statsbudgetarna, hos kommunikationsministeriet och hos Vägförvaltningen har de använda benämningarna och begreppen gällande väghållningen på senare år varit oenhetliga och komplicerade i jämförelse med varandra och den övriga infrastrukturbranschen, och de har ständigt ändrats. Skillnaderna och ändringarna i underhållets benämningar och begrepp leder till inexakthet, ovisshet och försvårar en jämförelse av utvecklingen mellan olika enheter, underhållsfunktioner och olika år.

Benämningarna och begreppen inom väghållningen borde förenhetligas med benämningarna på den övriga infrastrukturbranschen eller alternativt borde övergripande och klart definieras vilket förhållandet är mellan väghållningens benämningar och begrepp och den övriga infrastrukturbranschens benämningar och begrepp. I väghållningen och styrningen av den borde användas enhetliga, klara och entydiga begrepp och begreppsinnehåll och de borde inte ändras ofta.

I de senaste årens statsbudgetar är fördelningen av väghållningens och i synnerhet underhållets anslag, reglerna för användningen och den information som ges om användningen inte åskådliga och klara, särskilt betraktat ur ett perspektiv utanför Vägförvaltningen. I budgeteringen av utgifterna för kommunikationsledningens upprätthållande borde övergå till en klarare och mera ändamålsenlig praxis än för närvarande.

Vägförvaltningen har alltså en synnerligen stark ställning på marknaden för väghållning. I synnerhet vad beträffar de regionala skötselentreprenader som hör till underhållsverksamheten har konkurrenssituationen inte varit särskilt god. För att trygga en fungerande konkurrens borde Vägförvaltningen aktivt gå in för att flera entreprenörer än för närvarande skulle delta åtminstone i anbudstävlingarna gällande skötseln.

Övervakningen av hur upphandlade underhållstjänster förverkligas är inte lika långt utvecklad som planeringen och anbudsförandet när tjänster anskaffas. Den övervakning som beställaren bedriver i form av stickprov borde utvecklas så att den är mera systematisk och genomskinlig än för närvarande.