

VÄGVERKETS PROJEKT FÖR ERSÄTTANDE AV FÄRJOR MED BROAR

Vid revisionen har å ena sidan i allmänna drag granskats byggnadsprogrammen för broprojekt vilka skall ersätta färjor, och å andra sidan närmare vissa enskilda broprojekt som ingår i programmet. Brobyggnadsprogrammet omfattar inalles 24 projekt under åren 1997-2007. Summan av kostnadskalkylerna för dessa projekt uppgår till 517 milj. mk. För de i programmet ingående projekten har fram till början av år 2001 beviljats totalt 227 milj. mk från moment 31.24.21, och 11 projekt har slutförts.

Vid revisionen har man gått in för att utreda

- 1) hur väl alla på programprojektens lönsamhet inverkanse faktorer har beaktats i beslutsfattandet gällande de pågående projekten,
- 2) vilka inverkningar de genomförda projekten hittills har haft,
- 3) hur effektivt kostnaderna för projekten har administrerats och verkställtts och
- 4) hur bestämmelserna om olika förfaringssätt har iakttagits i olika skeden av projekten.

Lönsamheten för broprojekten förefaller på basis av förhandskalkylerna generellt sett klara, ifall i dem inkluderas färjornas driftskostnader, kostnaderna för byggandet av bron, och ifall det betraktade tidsperspektivet är långt, exempelvis 30 år. De ovannämnda faktorerna kan i princip tämligen lätt utvärderas som markbelopp i det skede då projektet planeras. Däremot är det svårt att, bl.a. på vissa brister i Vägverkets uppföljningssystem, exakt bedöma hur projektens presenterade lönsamhet har realiserats, och hur exakta eller realistiska de i noggrannare kalkyler framlagda siffrorna är. Ur systemet framgår nämligen inte lätt, vilka alla de av broprojekten orsakade kostnaderna är, och huruvida de förutsedda inbesparingarna i färjornas driftskostnader verkligen realiserats tack vare broprojekten. Även eventuella förändringar i färjornas servicenivå under olika stadier av projekten orsakar förändringar i den kalkylerade lönsamheten. Fakta om systemet borde förbättras så, att det vore lättare än för närvarande att bedöma lönsamhetsutfallet av projekten.

En lönsamhetskalkyl per enskilt projekt beaktar inte de mera omfattande inverkningar som broprojektets genomförande har på den totala nyttan och kostnaderna för väghållningen. Förutom från fall till fall gjorda lönsamhetsberäkningar om broprojekt som ersätter färjor borde därför allt emellanåt genomföras en systematisk och dokumenterad lönsamhetsberäkning, som beaktar de av enskilda projekt åsamkade fördelarna, nackdelarna och kostnaderna i ett vidare perspektiv.

En del av de faktorer som inverkar på projektens lönsamhet är svåra att mäta i pengar. Också de borde beaktas i planeringen av projekten, för att maximera nyttan och minimera olägenheterna. Den hos Vägverket numera omfattade planeringspraxis, som möjliggör en större växelverkan, gör det i princip lättare att vid enskilda projekt beakta omständigheter

som är svåra att uppskatta i penningbelopp. I fråga om enskilda projekt och enskilda delfaktorer har man klart kunnat uppnå en situation som är mera tillfredsställande än tidigare. Trots det finns ännu rum för förbättringar. Den eventuella tidskostnad som en bro åsamkar trafiken på vatten borde beaktas som en del av lönsamheten på samma sätt som vägtrafiken beaktas. Också naturskyddsorganisationerna och det nuvarande Vägtrafikverkets färjenhet kunde i fortsättningen höras mera systematiskt i projektens olika skeden.

I behärskandet av projektkostnaderna har noterats variationer och vagheter. Vägförvaltningen borde framdeles förbättra systemet för hanteringen av kostnaderna per projekt så, att kostnads kalkylerna för olika skeden, vid uppgörandet tillämpade kostnadsdata och uppföljningen av de realiserade kostnaderna skulle definieras på ett för nuläget samordnat enhetligt sätt i syfte att möjliggöra jämförelser. I kostnads kalkylerna för projektens olika skeden borde noggrannare än i dag dokumenteras sättet för kalkylens uppgörande och de kostnads poster vilka ingår i kalkylen. Systemet för uppföljning av kostnaderna borde ordnas så, att det vid behov per projekt ger uppgifter om alla realiserade kostnader, specificerade enligt enskilda poster och med exakthet per faktura. Bokföringsdata per projekt borde förvaras lätt tillgängliga lika länge som det övriga bokförings materialet.

För Vägverkets broprojekt har använts två eller flera anslag i statsbudgeten. Valet av det anslag i statsbudgeten som används för finansiering av Vägverkets investeringar är enligt revisionen för närvarande vacklande. Ifall man önskar kvarhålla flera skilda anslag i statsbudgeten med tanke på Vägverkets investeringar, borde bestämmelserna om utnyttjande av de olika momenten uppgöras mera logiskt än för närvarande och från varandra tydligare särskilda, så att det lätt kan observeras vilket moment som tas i anspråk för den praktiska verksamheten.