



Notat til Statsrevisorerne om
beretning om vedligeholdelse
af statens broer og veje mv.

November
2010

revision
revision

revision

**Opfølgning i sagen om vedligeholdelse af statens broer og veje mv.
(beretning nr. 4/2008)**

9. november 2010

RN A606/10

I. Indledning

1. Jeg lovede i mit notat til Statsrevisorerne af 12. maj 2009 i henhold til rigsrevisorlovens § 18, stk. 4, om vedligeholdelse af statens broer og veje mv., at jeg ville følge udviklingen i sagen på følgende punkter:

- Transportministeriets arbejde med at analysere Vejdirektoratets vedligeholdelsesområde
- Vejdirektoratets resultatkontrakt
- udmøntningen af et realistisk effektiviseringspotentiale
- forslag til løbende afrapportering af Vejdirektoratets indsats, resultater og reparationsbehov.

Notatet findes i Endelig betænkning over statsregnskabet for 2008, s. 52-54.

2. Rigsrevisionens opfølgning er baseret på møder med og gennemgang af materiale fra Transportministeriet og Vejdirektoratet.

II. Analyse af Vejdirektoratets vedligeholdelsesområde

3. Beretningen viste, at Vejdirektoratet ikke kunne dokumentere, at direktoratet anvendte den økonomisk mest optimale strategi for vedligeholdelse. Dette betød, at det opgjorte efterslæb både kunne være højere eller lavere.

4. Regeringen indgik den 29. januar 2009 en aftale med Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om en grøn transportpolitik. Det fremgik af aftalen, at det i forhold til Vejdirektoratet ikke var muligt at indgå en ny flerårig aftale for vejvedligeholdelse, da området ikke var tilstrækkeligt belyst. Det blev derfor besluttet at igangsætte en analyse af Vejdirektoratets drift og vedligeholdelse af statsvejnettet, der kunne danne grundlag for en ny flerårig aftale for vejvedligeholdelse.

5. Analysen blev gennemført i foråret 2009 af eksterne konsulenter og afrapporteret i "Analyse af drift og vedligeholdelse af statsvejnettet", juni 2009. Analysen var forankret i en styregruppe med Vejdirektoratet som formand og med deltagelse af Transportministeriet og Finansministeriet.

Der var 3 formål med analysen. For det første at sikre gennemsigtighed og sporbarhed i den bevillingsmæssige anvendelse, herunder konkret sammenhæng mellem bevilling og aktivitet. For det andet at sikre transparens og klarhed i forhold til den konkrete tilstandsudvikling for de enkelte delområder i vedligeholdelsesindsatsen. For det tredje at udarbejde scenari-

er for den fremtidige indsats, som kunne udgøre et oplæg til beslutningsgrundlag for en ny 4-årig politisk aftale med 10-årige sigtelinjer for vedligeholdelsesindsatsen.

Rapporten opstillede 3 scenarier og konsekvenser for det fremtidige bevillingsniveau opgjort for arealer og udstyr (arealpleje, renovation, vintertjeneste mv.) og kapitalbevarende arbejder (vejbælgninger og broer).

Det 1. scenarie var "uændret bevillingsforbrug og fortsat opbygning af efterslæb", og det 2. scenarie var "uændret tilstand", hvorved der hverken ville ske indhentning eller ophobning af efterslæb.

Det 3. scenarie var "indhentning af efterslæb", som samtidig ville være den økonomisk optimale løsning for kapitalbevarende vedligeholdelsesarbejder. Det samlede efterslæb for vejbælgninger og broer ville i det 3. scenarie blive indhentet i løbet af en 10-årig periode (2010-2019). Scenariet ville give den laveste levetidsomkostning, dvs. den lavest mulige årlige omkostning til at opretholde broerne og vejbælgningerne i funktionsduelig stand på lang sigt. Det økonomisk optimale tidspunkt for vedligeholdelse af broer kan dog i nogle tilfælde være i konflikt med de sikkerhedsmæssige krav, som kræver en indsats, før det er økonomisk optimalt. I de tilfælde er det en sikkerhedsgrænse, som udløser vedligeholdelse.

Det fremgik af rapporten, at det ikke var muligt at opbygge modeller for økonomisk optimalitet inden for arealer og udstyr. I stedet inddrog rapporten interne og eksterne benchmarks for observerede kvalitetsniveauer i forskellige vejcentre i Vejdirektoratet og hos andre vejbestyrere i ind- og udland for at opstille de forskellige scenarier. Forskellen på scenarierne er hyppigheden på udførelsen af opgaverne, dvs. hvor ofte græsset bliver slået, rasteplasserne bliver rengjort osv.

6. Arealer og udstyr består også af kapitalbevarende opgaver (især på afvandingskonstruktionerne), men datagrundlaget har ikke været tilstrækkeligt til at få et overblik over aktivernes tekniske tilstand. De fremtidige bevillingsniveauer indeholder derfor ikke midler til at indhente efterslæbet på disse opgaver. Transportministeriet har oplyst, at Vejdirektoratet iværksætter en analyse af dette område, som skal være færdig den 30. juni 2011.

Rapportens scenarier omfatter ikke udgifter til reparation af Storstrømsbroen (groft anslået til 613 mio. kr. i perioden 2014-2015), sikring af broer ved skibsstødning (anslået til 185 mio. kr. i perioden 2010-2011) og drift af trafikledelsessystemer (anslået til 190-250 mio. kr. i perioden 2010-2019). Rapporten anbefalede, at disse aktiviteter burde vurderes og besluttes særskilt.

Transportministeriet har oplyst, at Vejdirektoratets udgifter til trafikledelse fortsat analyseres, og ministeriet forventer, at spørgsmålet om de fortsatte udgifter til trafikledelse vil indgå i transportforhandlingerne i efteråret 2010. Endvidere analyserer Vejdirektoratet og Søfartsstyrelsen muligheder og behov i tilknytning til sikring af broer ved skibsstødning.

7. Regeringen indgik den 2. december 2009 en aftale med Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Liberal Alliance om at forstærke indsatsen for vedligeholdelsen af det statslige vejnet i perioden 2010-2013. Aftalen fastlægger, at vedligeholdelsesindsatsen for de kapitalbevarende aktiver (broer og bælgninger) baseres på rapportens 3. scenarie, hvorved efterslæbet på bælgninger og broer indhentes, hvis indsatsen opretholdes i årene frem mod 2019. Inden for arealer og udstyr udmøntes en indsats svarende til det kommunale niveau, hvilket svarer til rapportens 2. scenarie.

Der blev på baggrund af aftalen afsat ca. 7,3 mia. kr. til vedligeholdelse i perioden 2010-2013.

8. Finansudvalget tiltrådte ved Akt 85 21/1 2010 en styrket vedligeholdelsesindsats i 2010. Samtidig tiltrådte Finansudvalget, at der blev optaget en særlig bevillingsbestemmelse, der fastsætter en forelæggelsesgrænse for Vejdirektoratets kapitalbevarende vedligeholdelsesarbejder til 50 mio. kr., fordi dette styringsmæssigt vil være mest hensigtsmæssigt for at sikre opfølgningen på vedligeholdelsesindsatsen. Endvidere vil det betyde, at den samme forelæggelsesgrænse vil gælde for kapitalbevarende vedligeholdelsesprojekter på både Vejdirektoratets og Banedanmarks område.

III. Vejdirektoratets resultatkontrakt

9. Beretningen viste, at Vejdirektoratets resultatkontrakt ikke afspejlede flerårsaftalens hensigt om at indlede en indhentning af vedligeholdelseefterslæbet i perioden 2004-2007. Ifølge resultatkontraktens krav skulle efterslæbet stige og ikke falde i perioden, som det ellers var forudsat i flerårsaftalen.

10. Vejdirektoratets resultatkontrakt for perioden 2009-2012 indeholdt ét resultatkrav for drift og vedligeholdelse af statsvejnettet. Resultatkravet var at gennemføre analysen af Vejdirektoratets tilrettelæggelse og organisering af drift og vedligeholdelse.

Der blev på baggrund af rapporten "Analyse af drift og vedligeholdelse af statsvejnettet" og den flerårige aftale udarbejdet en resultatkontrakt for Vejdirektoratet for perioden 2010-2013. Resultatkontrakten indeholder 9 nye resultatkrav for drift og vedligeholdelse af statsvejnettet og skal medvirke til at sikre, at det er muligt at følge op på, om den flerårige aftale bliver indfriet.

Resultatkravene retter sig mod at skabe gennemsigthed og sporbarhed i anvendelsen af bevillingen. Vejdirektoratet skal effektivisere 176 mio. kr. i perioden 2010-2013. Herudover er der for hvert år i aftaleperioden fastlagt en prognose for produktionsmål og indhentning af efterslæb for vejbelægninger, små broer og store broer. Målet er, at efterslæbet er reduceret med 1,9 mia. kr. ultimo 2013. Resultatkontrakten fastlægger således krav til indhentning af efterslæbet, hvilket er i overensstemmelse med flerårsaftalens mål.

Det fremgår af resultatkontrakten, at det ekstraordinære løft i vedligeholdelsesindsatsen og de hertil knyttede mål for produktion og effektivisering er baseret på en lang række forudsætninger, herunder markedspriser, vejrforhold mv. Hvis Vejdirektoratet vurderer, at reelle effektiviseringsmål eller produktionsmål (fx på grund af forværret tilstandsudvikling mv.) ikke kan opfyldes, skal Vejdirektoratet straks underrette Transportministeriets departement herom.

11. Jeg finder det tilfredsstillende, at Vejdirektoratets resultatkontrakt for perioden 2010-2013 afspejler de forudsætninger, der fremgår af den flerårige aftale for perioden 2010-2013.

IV. Udmøntningen af et realistisk effektiviseringspotential

12. Beretningen viste, at resultatkontrakten indeholdt et effektiviseringskrav på 22 mio. kr. for perioden 2004-2007. Det modsvarede dog ikke det forudsatte krav på 305 mio. kr., svarende til 2 % årlige effektiviseringer. Der fremgik således hverken af resultatkontrakten, flerårsaftalen eller finansloven for 2003, at årlige effektiviseringer på 2 % i Vejdirektoratet var nødvendige for at indhente efterslæbet.

13. Vejdirektoratet gennemførte i foråret 2009, foruden "Analyse af drift og vedligeholdelse af statsvejnettet", også en analyse af mulige effektiviseringer i direktoratet. Analysen omfattede en kortlægning af bl.a. direktoratets resurser og identificerede en række effektiviseringsmuligheder. Direktoratet gennemførte som et resultat af effektiviseringsanalysen en organisationsændring den 1. oktober 2009. Ændringen skal give klare og enkle rammer for varetagelsen af direktoratets kerneopgaver: planlægning, anlæg og drift af veje.

14. Vejdirektoratet skal reduceres med 80 årsværk, og indkøbsfunktionen skal forbedres. Det forventes at give en samlet effektiviseringsgevinst på 176 mio. kr. i perioden 2010-2013. Transportministeriet har oplyst, at det er et muligt og realistisk effektiviseringspotentiale.

Effektiviseringen indgår som en del af finansieringen af den fremadrettede vedligeholdelsesindsats, og der er for hvert år i aftaleperioden fastlagt krav til, hvor meget Vejdirektoratet skal effektivisere.

15. Jeg finder det tilfredsstillende, at der er gennemført en analyse af potentialet for realistiske effektiviseringer i Vejdirektoratet, og at direktoratet som følge heraf har gennemført en organisationsændring.

V. Løbende afrapportering af Vejdirektoratets indsats, resultater og reparationsbehov

16. Beretningen viste, at hverken Transportministeriet eller Vejdirektoratet havde fulgt tilfredsstillende op på udviklingen i vedligeholdelsesindsatsen og effektiviseringen.

17. Transportministeriet fastlagde i april 2010 et koncept for ændring af møde- og afrapporteringsfrekvens samt indhold mellem departementet og Vejdirektoratet. Der vil ske en samlet genovervejelse af konceptet for afrapportering og mødestruktur, når direktoratet får godkendt regnskabet uden forbehold. I august 2010 blev Vejdirektoratets regnskab for 2009 godkendt uden forbehold eller supplerende oplysninger.

Et hovedelement i konceptet er, at der skal være en hyppigere afrapportering på Vejdirektoratets økonomi og status på, om resultatkravene bliver indfriet. Direktoratet skal derfor fremover sende en økonomirapportering til departementet i april, juni, august, september, oktober og november og en afrapportering på resultatkontraktens resultatkrav i april, september, november og marts. Afrapporteringen i marts er identisk med årsrapporten.

Et andet hovedelement i konceptet er, at mødefrekvensen mellem departementet og Vejdirektoratet intensiveres. Der vil hver 14. dag være møde mellem direktoratets økonomienhed og departementets Center for Økonomi og HR samt Center for Veje og Broer. Derudover vil der hver måned være møde mellem direktoratets resursedirektør og kontorcheferne for departementets Center for Økonomi og HR samt Center for Veje og Broer. Endelig vil der være kvartalsvise møder mellem direktoratets direktør og departementschefen.

Departementet intensiverer derudover koordineringen af arbejdet med Vejdirektoratet mellem Center for Økonomi og HR samt Center for Veje og Broer i form af en intern taskforce, som holder møde hver 14. dag.

18. Det fremgår af Vejdirektoratets resultatkontrakt for perioden 2010-2013 og den løbende kontraktrapportering, at direktoratet hvert år ved årets udgang skal udarbejde en liste over de gennemførte belægningsarbejder og gennemførte reparationer på små og store broer. Der skal derudover for hvert område være en afrapportering om tilstandsudvikling, indhenting af mål for efterslæbet mv. inkl. et geografisk oversigtskort. Direktoratet skal ligeledes udarbejde en vurdering af, om årets mål for effektivisering er indfriet, og en status for de enkelte dele af service- og driftsområdet.

19. Jeg finder det tilfredsstillende, at Transportministeriet og Vejdirektoratet har forstærket afrapporteringen af og dialogen om direktoratets virksomhed, så der fremover er en løbende opfølgning på mål for udviklingen i effektivisering og efterslæbet på vedligeholdelse.

VI. Afslutning

20. Jeg finder, at Transportministeriet på en tilfredsstillende måde har iværksat initiativer inden for de områder, som jeg tilkendegav, at jeg ville følge op på.

Jeg betragter hermed sagen som afsluttet.

Henrik Otbo