



Statens vegvesen

Notat

Til: Hordaland Fylkeskommune -
samferdselsavdelinga;
Frå: Vegavdeling Hordaland
Kopi:

Sakshandsamar/innvalsnr:
Erling Hodneland +47 55516355
Vår dato: 28.08.2015
Vår referanse:

Forvaltningsrevisjon - Drift og vedlikehold av fylkesveger i Hordaland

Vi har fått oversendt Deloitte sin førebelse rapport til forvaltningsrevisjon av drift og vedlikehold av fylkesvegane i Hordaland og blitt beden om å komme med merknader/kommentarar til evt faktafeil i rapporten.

Rapporten gir eit godt oversiktsbilde av gjennomføring av driftskontraktane i Hordaland. I hovudsak er rapporten i samsvar med dei rutinane som Statens vegvesen vegavd Hordaland legg til grunn for sitt arbeid med drift og vedlikehold av vegnettet (både riks- og fylkesvegane).

I rapporten er det likevel nokre upresise formuleringar på benevning av Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune. T.d står det kap 5.3.5 avs 3 vegkontoret, og i kap 7.3.2 avs 2 vegkontoret i Hordaland fylkeskommune. Det ville vore ein føremom om nemningane på Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune hadde vore gjennomgåande lik i heile rapporten, slik at det ikkje er tvil om kven ein referer til.

Nedanfor vil vi kome med merknader til rapporten knytta opp mot det einskilde kapitel.

Ad kap 6.3.2 Vurdering av kontraktstypar/kontraktmodellar.

I dette kapitelet er det omtala av kontraktar for drift og vedlikehold av fylkesvegane og eigne kontaktar for asfalt om ein annan. Det ville vore ein føremom om omtalen av driftskontraktane kom først og deretter asfaltkontraktane.

I avs 1 siste setning heiter det:

Finansiering av kostnadene blir delt mellom stat og fylkeskommune etter ein brøk som tilsvarar omfanget av fylkesveg/riksveg i det enkelte kontraktsområdet.

Vi vil berre presisere at kostnadane vert fordelt slik entreprenøren har prisa på dei ulike vegane (Fv og Fg). Riggkostnad vert fordelt etter brøk frå og med 2016 kontraktane.

Vi vil foreslå at avs 3 nedanfor blir skreve noko om, slik at det blir litt klarare. Vi har difor korrigert litt med raud skrift nedanfor.

Når det gjeld evaluering av kontraktane, opplyser Statens vegvesen at blir det gjennomført erfaringsutvekslingar mellom dei ulike geografiske nivåa **områda i landet i Statens vegvesen**, både vertikalt mellom **vegdirektoratet, Statens vegvesen vegdirektoratet og dei nasjonale og regionale einingane**, og mellom fylkeskommunane i Region Vest. Det blir vidare gjeve uttrykk for at dette er viktig for å kunne tilpasse og justere kontraktane ut frå situasjonen i leverandørmarknaden og dei drifts- og vedlikehaldsbehova som finst. I tillegg er det utarbeidd evaluerings- og revisjonsrapportar som omhandlar konkurranseutsetting av drift og vedlikehald av vegnettet, analyse av kontraktstypar, og styring og kontroll av driftskontraktar, mellom anna frå Dovre Group AS og Riksrevisjonen. **Dovre Group AS har på oppdrag av vegdirektoratet gjennomført evaluering/analyse av forsøkskontraktar med utvida byggherrestyring for drift og vedlikehald i Statens vegvesen.** **Analysen omfattar forsøkskontraktane i Vesterålen, Alta, Setesdal og Indre Romsdal. Jfr nedanfor.**

Avsnitt 5 omtalar driftskontraktane og asfaltkontraktane. Vi vil foreslå å stryke 1. setning i avsnittet (dette er omtala over i rapporten) og flytte resten av avsnittet og neste avsnitt til slutten av kapitlet. Då blir omtalen av asfaltkontaktane ståande som egne opplysningar.

Ad kap 6.3.3 Kontraktsoppfølging

I 2. avs heiter det:

Driftskontraktane er utforma slik at byggherren har rom for å styra/nytte midlar som er lagt inn som ein reserve/buffer (15%) dersom det oppstår spesielle behov. Dette gjeld særleg vinterdrifta, snø/brøyting, men også i situasjonar med til dømes flaum og ras.

Her vil vi presisere litt meir om 15%-regelen. I alle kontaktar er det tatt inn ein passus om at ein kan regulere totalsummen med +/- 15 % dersom budsjetta vert vesentleg endra. Dette er ein del av Norsk Standard for kontraktar. Men når det gjeld mengderegulering av vinterdrifta, inngår dette ikkje i 15 % regelen sidan oppgjeret for arbeidet vert gjort i etterkant.

I same avsnitt er det sagt at meir rutinebeskrivelsar reduserer risikoen til byggherren. Med rutinebeskrivelsar får alle partar redusert usikkerheiten knytta til leveringa og vi får ein gjevnare kvalitet på produktet som vert levert. Dette førar og til at prisinga frå entreprenøren vert meir lik og det er vert lettare for byggherren å følgje opp entreprenøren.

Ad kap 6.3.4 Tilpassing av årlige leveranseavtalar.

Vi vil foreslå at 2. avs blir korrigert slik:

Leveranseavtalen skal sikre at investerings- og drifts-/vedlikehaldsprosjekt/tiltak blir gjennomført innanfor fastlagde rammer med omsyn til kostnad, framdrift og kvalitet. Statens vegvesen opplyser at drifts- og vedlikehaldsstrategien ikkje har påverka samarbeidet med fylkeskommunen, eller utforminga av leveranseavtalar mm., men at strategien bidrar til fortgang i arbeidet med å redusere forfallet på vegnettet og heve standarden. Dette har mellom anna samanheng med at drifts- og vedlikehaldsstrategien legg føringar for arbeidet med dei årlege budsjetta, med utgangspunkt i prioriteringar i **Handlingsprogram for fylkesveggar** og i Regional Transportplan (RTP) **med tilhøyrande Handlingsprogram.**

Ad kap 6.4 Vurderingar

Vi vil ikkje gå spesielt inn i dei vurderingane som Deloitte gjer, men vi vil kome med nokre saksopplysningar vedr utforming av driftskontraktane.

Driftskontaktane og kontaktsstrategien blir i stor mon utvikla på bakgrunn av erfaringar og samarbeid mellom Vegdirektoratet og dei regionale vegvesen-kontora. Kontraktane er omfattande og komplekse (mellom 6000 – 8000 sider).

Dersom det skal utviklast ein eigen kontraktsstrategi for fylkesvegane (slik det er nemnd i kap 9. pkt 5) vil vi forslå at dette vert gjort gjennom eit samarbeid mellom Vegdirektoratet og KS. Det vil etter vår vurdering ikkje vere gunstig å utvikle eigne kontraktar og kontraktstrategiar for fylkesvegane i Hordaland. Det bør vere lik lest for alle vegane i landet både av omsyn til ressursinnsats ved utforming av kontaktane og gjenkjenning for tilbydarane.

Ad kap 7.3.1

Her bør overskrifta på tabell 1 endrast til Oversyn over budsjetterte drifts- og vedlikeholdsmidlar, investeringsmidlar til standardhevingstiltak og strekningsvise prosjekt dei siste tre åra.

Det bør og presiserast at kolonnane med Behov/ønske er ønske/innspelet frå Statens vegvesen i samband med budsjettprosessen for drift og vedlikehald. For året 2015 må budsjettkolonna for standardshevingsmidlar endrast frå 86 til 125 mill.kr

Når det gjelder berekningsmodellen MOTIV er det ein berekningsmodell som viser kor mykje det kostar å drifta og vedlikehalde vegnettet slik at det ikkje forfell. Grunnlagsdata vert henta frå vegdatabanken. For Hordaland seier modellen at det er behov for 680,7 mill.kr i 2014 ekskl. mva. (ca 850 mill.kr inkl. mva)

Elles vil vi forslå slik presisering av siste avsnittet kap 7.3.1:

Det går fram av innspelet til budsjett for 2015 at ~~vedlikehaldsbehovet~~ behovet for midlar til drift og vedlikehald, som er berekna til 762 mill. kroner, ikkje inneber ein generell auke i det årlege behovet for midlar til drift og vedlikehald, men at det er eit ~~nyleg avdekte~~ Det er resultat av nyleg avdekte behov for midlar til drift og vedlikehald av fylkesvegnettet inkl. utskifting av kablar i tunnelar som nødvendigvis må gjennomførast over fleire år.