



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep

0030 Oslo

Oslo, 1. september 2010

Hørings svar: Evaluering av konkurranseutsettingen av drift og vedlikehold i Statens vegvesen

Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV) vil med dette uttale seg om den såkalte Dovre-rapporten, som evaluerer effekten av konkurranseutsettingen av drift og vedlikehold i Statens vegvesen.

OFVs mål er at befolkning og næringsliv skal få dekket sine transportbehov på en effektiv måte og med minst mulig skade på mennesker og miljø. Vi slutter oss til hovedmålene for virksomheten innen veisektoren slik de er gitt i Nasjonal transportplan; "å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnet sine behov for transport og fremmer regional utvikling" (NTP 2010-2019 side 8).

Vi vil fokusere på den delen av rapporten som omhandler utvikling i kvalitet før og etter reformen. Når det gjelder forhold som går på kostnadsutvikling, markedssituasjon mv, vil vi vise til innspill som måtte komme fra våre medlemsorganisasjoner på entreprenørsiden, herunder FAV, MEF og NLF.

Behov for kvalitetsindikatorer

I rapporten går det frem at "Det finnes ingen etablerte indikatorer som er egnet for en overordnet og fortløpende vurdering av tilstanden på vegnettet".

OFV gir sin fulle tilslutning til behovet for slike indikatorer.

Vi viser til OFV-rapporten "Forslag til funksjonskrav for vegsystemet" fra 2009, som ble utarbeidet av konsultantselskapet Rambøll. I rapporten drøftes hvilke krav trafikantene bør stille til veisystemet, og forslag til seks funksjonskrav blir presentert. Disse omfatter tilgjengelighet, framkommelighet, pålitelighet, sikkerhet, komfort og tilpasning til omgivelsene. Rapporten er vedlagt og vi håper den kan studeres i forbindelse med utforming av kvalitetsindikatorer.

I forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan pågår det et arbeid med å utvikle indikatorer som skal inngå i målstruktur for samferdsel. I den forbindelse gjengir vi utdrag av vårt brev til Samferdselsdepartementet 23. desember 2009:

Målstruktur – ambisjonsnivå for hver indikator bør angis

Målstruktur som ledd i styringen av transportpolitikken er et godt grep som vi slutter oss til. Det er et grundig og omfattende arbeidet som er lagt ned i utviklingen av målstruktur og etappemål, og den strukturen som er fastsatt for inneværende NTP bør være utgangspunkt for det videre arbeidet med målstruktur for NTP 2014-2023.

Transportetatene bør få i oppdrag å følge opp de utfordringene og behovene de pekte på i prosessen frem mot endelig fastsettelse av målstruktur, og som de selv skriver: ”I arbeidet med etappemål og indikatorer er det avdekket et betydelig behov for at transportetatene og Avinor utvikler gode indikatorer og målesystemer”.¹

Transportetatene peker videre på at en utforming av etappemål, som med unntak for trafikkikkerhet er normative/retningsgivende, forutsetter indikatorer som i størst mulig grad er presise og kvantifiserbare. Transportetatene ønsker derfor at det bør angis ambisjonsnivå for hver enkelt indikator i Nasjonal transportplan 2010-2019. Dette ble ikke gjort, trolig fordi det ikke var tid til å gjennomføre analyser og konkrete beregninger til grunn for fastsettelse av ambisjonsnivå. Dette bør nå følges opp og vi anbefaler derfor at Transportetatene i Retningslinjer I blir bedt om å fastsette forslag til ambisjonsnivå for hver indikator. Det vil være naturlig å se fastsettelse av ambisjonsnivå i sammenheng med rammene for marginalvurderinger.

Det er viktig at det i Nasjonal transportplan legges til rette for at det bygges bro mellom mål/strategier i planen og faktiske bevilgningsvedtak. Vi mener derfor det er viktig at Nasjonal transportplan følges opp av en forpliktende opptrappingsplan for investeringer slik NHO har tatt til orde for. Dette kan for eksempel ivaretas ved at de store prosjektene i NTP følges opp med egne stortingsproposisjoner med vedtak om fullfinansiering for de store samferdselsprosjektene, fremfor dagens mindre forpliktende ordning med handlingsprogrammer.

Utdrag slutt

OFV slutter seg til Samferdselsdepartementets og Vegdirektoratets ønsker om å utvikle kvalitetsindikatorer som styringsverktøy i forbindelse med Nasjonal transportplan. Rapporteringshyppigheten må imidlertid være årlig og i forbindelse med statsbudsjettforelegg i den grad det er mulig å følge kvalitetsutviklingen på veinettet fra år til år.

Kvalitetsindikatorer for offentlige veier bør dekke områdene som 16 organisasjoner definerte i det såkalte ”Folkets veikrav” i 2009, herunder kravet om at veiene skal være godt vedlikeholdte, det vil si at veiene vedlikeholdes fortløpende og utbedres når de ikke er i henhold til fastlagt standard.

Om brukertilfredshetsundersøkelser

Innbyggerundersøkelsen til Direktoratet for Forvaltning og IKT (DIFI), som ble offentliggjort i januar 2010, inneholder informasjon som kan kaste lys over brukertilfredsheten med drift og vedlikehold av offentlige veier. Se link for resultatene fra undersøkelsen, som hadde over 12 000 respondenter: http://www.difi.no/filearchive/samferdsel-norge_1.pdf
DIFI påpeker at misnøyen med veier er et av de mest markante funnene ved den omfattende undersøkelsen.

Selv om denne enkeltundersøkelsen ikke kan belyse effekten av konkurranseutsettingen av Statens vegvesens produksjonsenhet, gir undersøkelsen et viktig styringssignal til offentlig veiforvaltning som vi håper Samferdselsdepartementet tar på alvor.

¹ Arbeidsdokument fra transportetatene, april 2006: ”Nasjonal transportplan 2010-2019. Videreutvikling av mål- og resultatstyringssystemet – forslag til etappemål og indikatorer, s 14.

Regionreformen

Regionreformen, hvor 19 fylkeskommuner har overtatt ansvaret for mesteparten av det øvrige riksveinettet, forsterker dette behovet.

Om noen år vil det være ønskelig å evaluere kvalitetsutviklingen på fylkesveinettet før og etter reformen. I den forbindelse vil det være avgjørende å ha etablert gode kvalitetsindikatorer både for drift og vedlikehold og for veistandard. Indikatorer for måloppnåelse av overordnede transportpolitiske mål som fremkommelighet, sikkerhet og tilgjengelighet for alle hører også naturlig inn i et slikt indikatorsett. I denne sammenheng vil vi peke på muligheten for obligatorisk KOSTRA-rapportering. Fylkeskommunene har allerede etablert struktur for å rapportere til KOSTRA, som administreres av SSB.

Vi vil foreslå at Samferdselsdepartementet vurderer muligheten for å etablere et system for rapportering av kvalitetsindikatorer for offentlige veier, herunder for drift og vedlikehold, innenfor SSBs KOSTRA-system. Vi mener at rapporteringen må være obligatorisk og årlig, og at indikatorene som det rapporteres på dekker de politiske føringene for god standard, akseptabelt investeringsnivå og fullgod trafiksikkerhetspolitikk, jfr Innst. S 166 (2006-2008) fra stortingsbehandlingen av Regionreformen.

På SSBs hovedside om KOSTRA går det frem at det har vært avholdt seminarer for utvikling av kvalitetsindikatorer på andre offentlige tjenestoområder. Tiden er nå inne for å definere slike innenfor veiområdet.

Oppsummering

Vi slutter oss til at det er behov for å etablere gode kvalitetsindikatorer som gjør det mulig å følge kvalitetsutviklingen på offentlige veier over tid og uten forbehold. Regionreformen forsterker dette behovet fordi det vil være ønskelig å følge kvalitetsutviklingen på fylkesveinettet over tid etter reformen. Samtidig bør indikatorene etableres på stamveiene.

Vennlig hilsen
Opplysningsrådet for Veitrafikken

Øyvind Solberg Thorsen
direktør (sign.)


Vilrid Femoen
leder politikk og strategi