



Riksrevisionens styrelses redogörelse om Vägverkets vägunderhåll

Sammanfattning

Riksrevisionen har granskat Vägverkets underlag för underhållsinsatser på statliga vägar. Resultatet av granskningen har redovisats i rapporten *Underhåll av belagda vägar – Vägverkets underlag* (RiR 2009:16).

Riksrevisionen konstaterar i granskningen att det finns betydande brister i det planeringsunderlag för vägunderhållet som Vägverket använder i den egna organisationen och redovisar för regeringen. Enligt Riksrevisionens bedömning saknar Vägverket tillräckliga och tillförlitliga underlag för att styra underhållet av vägnätet. Underhållet av vägar riskerar därför att styras delvis slumpmässigt och inte efter behov. Enligt Riksrevisionen är det i dag inte heller möjligt att avgöra om vägunderhållet bidrar till att uppfylla de mål som riksdagen har ställt upp. Riksrevisionen har också funnit att regeringens styrning av Vägverkets drift- och underhållsverksamhet har varit passiv och att regeringens återrapporering till riksdagen om vägunderhållet inte har gett en rättvisande bild av verksamheten.

Mot bakgrund av de betydande belopp som varje år anslås för vägunderhåll är det enligt styrelsen viktigt att både regeringen och myndigheterna snarast vidtar de åtgärder som behövs för att verksamheten ska bedrivas effektivt. Resurserna till myndigheterna måste styras till projekt där behovet bedöms som störst och där resurserna används optimalt. Regionala skillnader och hänsynstaganden ska beaktas, men det är enligt styrelsen inte acceptabelt att, som framgått av rapporten, subjektiva bedömningar och ett bristfälligt beslutsunderlag kan ligga till grund för omfattande och kostsamma underhållsåtgärder.

Styrelsen konstaterar nu att regeringen har aviserat betydande förändringar inom transportsektorn. Styrelsen förutsätter att Riksrevisionens granskning kommer att utgöra ett värdefullt underlag i regeringens och myndigheternas fortsatta utvecklingsarbete inom området. Styrelsen förutsätter samtidigt att förändringarna kommer att leda till att riksdagen erhåller en mer rättvisande återrapporering om behovet av insatser och kostnaderna för vägunderhållet.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Innehållsförteckning	2
Styrelsens redogörelse	3
Riksrevisionens granskning	4
Bakgrund	4
Granskningens inriktning.....	4
Begreppet vägunderhåll	5
Målen för vägunderhållet.....	5
Riksrevisionens iakttagelser och slutsatser.....	7
Riksrevisionens rekommendationer.....	10
Styrelsens överväganden	13

Styrelsens redogörelse

Riksrevisionens styrelse överlämnar denna redogörelse till riksdagen.

Stockholm den 16 december 2009

På Riksrevisionens styrelses vägnar

Tommy Waidelich

Mats Midsander

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Tommy Waidelich (s), Ewa Thalén Finné (m), Alf Eriksson (s), Per Rosengren (v), Elisabeth Svantesson (m), Margareta Andersson (c), Helena Hillar Rosenqvist (mp), Torsten Lindström (kd), Agneta Lundberg (s) och Lennart Hedquist (m),

Riksrevisionens granskning

Riksrevisionen har granskat Vägverkets underlag för underhållsinsatser på statliga belagda vägar. Resultatet av granskningen har redovisats i rapporten *Underhåll av belagda vägar – Vägverkets underlag* (RiR 2009:16). Rapporten publicerades 17 november 2009.

Bakgrund

I december 2008 beslutade riksdagen att anta regeringens proposition *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* (prop. 2008/09:35). Regeringens proposition innebar en stor satsning på drift och underhåll av vägar. Över perioden 2010 - 2021 avsätts 136 miljarder kronor för att vårda det befintliga vägnätet.¹ Riksrevisionens granskning fokuserar på den enskilt största delen av drifts- och underhållsanslaget, verksamhetsområdet *Underhåll av belagd väg*, som årligen omsätter drygt 3 miljarder kronor.

Ett väl fungerande transportsystem är enligt riksdagen en viktig fråga ur flera perspektiv. Det är en viktig rättvise- och jämlikhetsfråga, en viktig välfärdsfråga, en viktig sysselsättningsfråga, en viktig fråga för regional utveckling och en viktig fråga ur miljö- och hälsosynpunkt.² Detta gör transportinfrastrukturen till en samhällsfråga som ofta diskuteras och debatteras offentligt.

Riksrevisionen konstaterar att Vägverkets underhållsverksamhet, trots stora anslag, sällan har stått i fokus för kritisk samhällsdebatt och granskning. Intresset har i stället ofta riktats mot investeringar i nya vägprojekt. Under våren 2008 fick Riksrevisionen indikationer om att det fanns problem med styrning och uppföljning i Vägverkets underhållsverksamhet. Vidare har riksdagens trafikutskott, i ett tidigare skede, efterfrågat en granskning av transportverkens underhållsverksamhet.

Granskningens inriktning

Syftet med Riksrevisionens granskning har varit att bedöma om underhållet av det statliga belagda vägnätet baseras på tillförlitliga och tillräckliga beslutsunderlag för en effektiv styrning mot riksdagens mål. Riksrevisionen har granskat underlagen för bedömningen av ordinarie underhållsbehov och det eftersatta underhållet. Riksrevisionen har ställt följande övergripande revisionsfråga:

Är Vägverkets underlag för bedömning av underhållsbehov tillförlitliga och tillräckliga för att besluta om underhållet av belagda vägar?

¹ Prop.2008/09:35 och bet. 2008/09:TU2

² Prop.2008/09: 35 och bet. 2008/09 TU2

I genomförandet av granskningen har Riksrevisionen arbetat utifrån tre delfrågor.

- Är Vägverkets underlag för bedömning av tillståndet tillförlitliga och tillräckliga?
- Gör Vägverket tillförlitliga kostnadsbedömningar för att åtgärda underhållsbehovet?
- Har regeringen styrt underhållsverksamheten vid Vägverket på ett effektivt sätt?

Granskningen har avgränsats till underhåll av belagda vägar.³ Primärt handlar det om underhåll av beläggningen (asfalten), men även andra åtgärder som är relevanta för underhållet ingår i granskningen, exempelvis avvattningsåtgärder och andra driftsåtgärder som har direkt inverkan på beläggningsunderhållet.

Begreppet vägunderhåll

Lagstiftaren gör inte åtskillnad mellan drift och underhåll⁴. Underhåll ska enligt lagstiftaren ses som en underform av drift. Enligt Vägverkets praxis görs däremot en åtskillnad mellan drift och underhåll, där underhåll avser långsiktiga åtgärder som syftar till vidmakthållande av vägnätet över tiden, medan drift avser kortsiktiga åtgärder för att främst säkerställa funktionaliteten.

Underhåll definieras av Vägverket som åtgärder med längre livslängd än ett år. Den stora delen av kostnaderna för underhåll utgörs av ”underhåll av belagd väg” som avser nya beläggningar men också till exempel dikning och utbyte av brunnar. Underhåll av belagda vägar upphandlas årligen objektvis för de vägar som bedöms ha störst behov.

Målen för vägunderhållet

En övergripande utgångspunkt för granskningen är de transportpolitiska mål som riksdagen fastställde 1998. Det övergripande transportpolitiska målet anger att *transportpolitiken skall säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet*⁵ Fram till april 2009 angav sex delmål ambitionsnivån på lång sikt:

- Tillgängligt transportsystem.
- Hög transportkvalitet.
- Säker trafik.
- God miljö.
- Positiv regional utveckling.
- Ett jämställt transportsystem

³ I rapporten avses ”underhåll av belagda vägar” om inget annat än *underhåll* anges. ”Belagd väg” definieras som väg med slitlager eller bärlager som är cement- eller bitumenbundet (jämför Vägverkets publikation 1990:51).

⁴ 26§ väglagen (1971:948).

⁵ Prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:226.

I april 2009 ersattes delmålen av två underliggande mål. Ett transportpolitiskt funktionsmål, med fokus på tillgänglighet, och ett hänsynsmål som handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Det övergripande målet står dock kvar som tidigare.⁶ De nya delmålen har enligt Riksrevisionen ännu inte fått genomslag i praktiken. Vidare avser Riksrevisionens granskning tidpunkten fram till våren 2009.

I en proposition 2003⁷ redovisade regeringen utfallet av planeringen för transportinfrastrukturen 2004–2015. Där anger man att det långsiktiga målet för drift och underhållsåtgärder är att *erbjuda alla trafikanter en god framkomlighet under säkra förhållanden året runt, nu och i framtiden, inom ramen för vad vägens fysiska utformning och bärighet medger och med hänsyn till miljön.*

Vägverkets uppgift och organisation

Det svenska vägnätet består av 98 000 km statliga vägar, 41 000 km kommunala vägar och gator, 76 000 km enskilda vägar med statsbidrag samt ett stort antal så kallade skogsbilvägar och enskilda vägar utan statsbidrag. Av de statliga vägarna är cirka 79 000 km belagda.⁸

Vägverket är en centraliserad organisation med regional struktur, bestående av sju regioner med regionkontor, vilka har eget ansvar för verksamheten.

En av Vägverkets huvuduppgifter är statlig väghållning, vilket innebär att förvalta och utveckla det statliga vägnätet. Vägverket har även ett visst tillsynsansvar över kommunernas vägar och stöder underhållet av det enskilda vägnätet genom medfinansiering.⁹ Vägverket förvaltar vägnätet genom drifts- och underhållsåtgärder och vidareutvecklar det genom förbättrings- och investeringsåtgärder.¹⁰

Vägverket har genomgått omfattande organisationsförändringar. 1993 beslutade riksdagen att Vägverkets produktionsverksamhet, inklusive drift och underhåll, successivt skulle konkurrensutsättas. Sedan dess har produktionsenheterna varit separata enheter inom Vägverket. Från den 1 januari 2009 renodlades uppdelningen genom att resultatenheterna, Vägverket Produktion och Vägverket Konsult, omvandlades till statliga bolag (*Svevia och Vectura*). I juli 2008 genomförde Vägverket en intern omorganisation, som bland annat innebar att de tidigare relativt självständiga regionerna knöts hårdare till huvudkontoret i Borlänge.

Den första januari 2009 bildades Transportstyrelsen. Den nya myndigheten tog över trafikregistret och stora delar av Vägverkets enheter för normering, tillståndsgivning och tillsyn. Sammantaget har detta inneburit att Vägverkets organisation har minskat från cirka 6 500 till omkring 2 000 anställda.

⁶ Prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14.

⁷ Prop. 2003/04:95

⁸ Vägverket 2009-10-09.

⁹ 5 och 6 §§ väglag (1971:948).

¹⁰ 5 och 6 §§ väglag (1971:948), se även Vägverkets publikation: 2003:99.

Arbetet med att planera och beställa vägunderhåll kvarstår dock fortfarande som en av kärnuppgifterna för Vägverket.

Riksrevisionens iakttagelser och slutsatser

Riksrevisionens samlade bedömning från granskningen är att Vägverket saknar utvecklade system för att värdera underhållsbrister, prioritera objekt och välja åtgärdsstrategier för underhåll av vägar. Kunskaper om vägtillstånd tenderar att stanna hos enskilda personer i verket. En konsekvens av detta är enligt Riksrevisionen att Vägverket saknar aggregerad kunskap om underhållsbehovet av det statliga vägnätet och om kostnader för åtgärder. Detta påverkar i sin tur kvaliteten i underlagen till riksdag och regering.

Vägverket redovisar enligt Riksrevisionens bedömning bristfälliga underlag om kostnader för ordinarie och eftersatt underhåll till regeringen. Näringsdepartementet känner enligt Riksrevisionen till detta och har uttryckt att man inte litar på Vägverkets underlag. I brist på bättre data godtar Näringsdepartementet emellertid Vägverkets uppgifter, vilka ligger till grund för det anslag som regeringen fastställer. Riksrevisionen anser att processen med att fastställa anslagsnivåer kan beskrivas som ett förhandlingsspel med prutmän mellan regeringen och Vägverket.

Sammantaget bedömer Riksrevisionen att det finns betydande brister i de planeringsunderlag som Vägverket använder i den egna organisationen och redovisar för regeringen. Det gäller bedömning av tillstånd, behov av underhållsåtgärder och uppgifter om åtgärdernas kostnader.

Riksrevisionens anser därmed att Vägverket saknar tillräckliga och tillförlitliga underlag för att styra underhållet av vägnätet. Underhållet av vägar riskerar därför att styras delvis slumpmässigt och inte efter behov. Vägverket säkerställer inte att underhållsmedlen investeras där de bäst behövs. Konsekvensen av detta är enligt Riksrevisionen att det är svårt att säga om målen för vägunderhållet har nåtts och om målen skulle kunna nås till en lägre kostnad.

Bedömningen av underhållsbehovet

Riksrevisionens granskning visar att de objektiva mått som Vägverket tillämpar för tillståndsbedömning inte ger en tillräcklig och tillförlitlig bild av vägnätets tillstånd. För detta behövs kompletterande tillståndsuppgifter i form av manuella besiktningar. Formerna för att tillvarata dessa besiktningar varierar dock mellan olika regioner och mellan olika beläggningsprojektledare. Detta försvårar en sammanhållen och transparent syn på underhållsbehovet.

Riksrevisionens uppfattning är att Vägverket, sedan början av 1990-talet, befinner sig i ett skifte, en övergång från subjektiva till objektiva tillståndsmått. Nya kompletterande mått håller på att utvecklas, men ytterligare forskning, utveckling och implementering behövs för att dessa ska kunna tillämpas i det operativa och strategiska underhållsarbetet. Subjektiva och erfarenhetsmässiga bedömningar har därför fortfarande stor betydelse. Det saknas dock

ofta gemensamma bedömningsgrunder för de mått som kräver en subjektiv bedömning.

Riksrevisionen anser vidare att trafikantundersökningarna har betydande brister och inte bör användas i sin nuvarande utformning för att bedöma underhållsbehov. Trots detta används de i dag i Vägverkets redovisning till regeringen, bland annat för budgetäskande.

När det gäller vägtillståndets betydelse för trafiksäkerheten saknas strukturerade och aggregerade mätdata för centrala mått. Som ovan nämnts är Riksrevisionens samlade bedömning således att det finns betydande brister i Vägverkets underlag för bedömning av det statliga vägnätets underhållsbehov.

Vägverkets styrning av underhållet är svag

I den nationella planen för vägtransportsystemet (NPVS) 2004–2015 fastställer regeringen att Vägverket ska tillämpa en gemensam målstandard för hela landet.¹¹ Riksrevisionens granskning visar dock att så inte är fallet. Flera av Vägverkets regioner arbetar mot egna målnivåer för underhåll och fördelar underhållsmedel utifrån olika utgångspunkter. Dessutom är det i regel enskilda projektledares uppfattningar och erfarenheter som avgör prioriteringen av objekt och typ av åtgärdsstrategi.¹² Enskilda projektledare tenderar att prioritera på olika sätt och kunskapsöverföringen i organisationen brister.

I den nationella planen anger Vägverket även att underhållet följs upp mot målstandard genom tre standardklasser. I praktiken kan Vägverket dock inte identifiera vilka vägar som tillhör vilken standardklass. Det är därför enligt Riksrevisionen oklart hur Vägverket egentligen följer upp och styr underhållsverksamheten.

Riksrevisionens bedömning är att Vägverkets styrning av underhåll inte följer en gemensam inriktning så som den nationella planen fastställer. Därmed säkerställer inte heller Vägverket att de viktigaste aktiviteterna utförs först och att resurserna används effektivt.

Vägverkets uppföljning av underhållet är svag

Enligt Riksrevisionen saknar Vägverket aggregerad kunskap om var på vägnätet underhållsresurserna satsas och vad man egentligen fick för pengarna. Systematisk uppföljning av underhåll av belagda vägar är en förutsättning för att effektivisera verksamheten och hitta långsiktiga lösningar. Vägverkets ekonomiredovisning lever emellertid inte upp till de egna riktlinjerna om att leverera underlag för styrning och uppföljning av verksamheten.

Riksrevisionens bedömning är att Vägverkets uppföljning av underhållet är svag. En konsekvens av detta är att Vägverket saknar riktlinjer för hur åtgärder och beläggningstyper bör utformas för att underhållsverksamheten ska optimeras. Detta gäller exempelvis principer för prioritering av objekt,

¹¹ Se prop. 2003/04:95, bet. 2003/04:TU10.

¹² Enskilda projektledare har ofta gedigna kunskaper, vilket innebär att beslut och prioriteringar kan vara korrekta trots att de är personberoende.

materialval, mängder och åtgärdsperiodicitet. Det finns på så sätt få styrande incitament för beläggningsprojektledare att arbeta långsiktigt. Beläggningsmedlen riskerar enligt Riksrevisionen att användas ineffektivt om det inte finns en enhetlig syn på vilka åtgärder som har längst livslängd i förhållande till kostnad.

Brister i centrala managementsystem

Granskningen visar enligt Riksrevisionen att Vägverket har brustit i förvaltning, utveckling och tillämpning av sina informations- och managementsystem för underhåll. De har exempelvis aldrig uppdaterats med nya tillståndsmått. Sammantaget har detta lett till att bedömningar av tillstånd och underhållsbehov i praktiken avgörs av enskilda projektledare. Riksrevisionens bedömning är att detta minskar möjligheten att styra underhållsverksamheten på ett effektivt sätt.

Regeringens styrning är passiv

Granskningen visar även att regeringens styrning av Vägverkets drifts- och underhållsverksamhet har varit förhållandevis passiv under planperioden. Regeringen har inte utnyttjat de styrmöjligheter som finns.

Inför planeringsomgången 2004–2015, gavs Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i uppdrag att kvalitetsgranska Vägverkets strategi. Konsekvensen blev att Vägverkets underlag till stor del underkändes.¹³ Trots detta fastställde regeringen Vägverkets plan, men med förbehållet att verket måste förbättra tillståndsmåtten och kunskaperna om effekter av insatta åtgärder. Inget av detta har följts upp av regeringen under planeringsomgången.

I regeringens rapportering till riksdagen utfästs att Vägverket ska följa upp verksamheten mot tre standardnivåer för olika vägtyper. Regeringen har inte heller följt upp detta under planperioden. Riksrevisionens granskning har emellertid visat att Vägverket inte kan följa upp arbetet utifrån dessa vägklasser och således inte kan ange vilka vägar som ska uppnå respektive standardnivå. Följaktligen är det oklart hur regeringen har styrt Vägverket mot uppsatta mål.

Riksrevisionen anser sammanfattningsvis att regeringens passiva styrning har påverkat kvaliteten i regeringens rapportering till riksdagen och därmed förutsättningarna för välgrundade beslut och avvägningar i framtiden.

Samhällsekonomiskt inflytande på vägunderhållet är oklart

Varken regeringen eller Vägverket har definierat *hur* man ska tillämpa samhällsekonomiska kalkyler för att styra underhållet av befintliga vägar, eller vad som är det långsiktiga målet. Riksrevisionen noterar att Vägverket har arbetat med samhällsekonomi för drift och underhåll sedan riksdagens trans-

¹³ VTI rapport 492:2003.

portpolitiska beslut i slutet av 1970-talet.¹⁴ Trots den mångåriga erfarenheten saknas ännu tydliga effekter av samhällsekonomiska kalkyler inom underhållsverksamheten, exempelvis vad gäller prioritering av objekt och val av åtgärd. Riksrevisionens bedömning är att tillämpningen av samhällsekonomiska kalkyler för underhåll är liten, och att betydelsen för prioritering av underhållsobjekt och val av åtgärd i praktiken är försumbar.

Varken Vägverkets ekonomisystem eller underhållsspecifika management-system ger tillförlitliga data om kostnader för jämförbara underhållsåtgärder. Vägverkets kostnadsuppgifter baseras i stället på enkätsvar från regionerna. Riksrevisionens bedömning är att Vägverkets underlag har betydande brister och inte ger en tillförlitlig bild av de samlade kostnaderna för att upprätthålla tillståndet på vägnätet.

Riksrevisionens rekommendationer

Till Vägverket

Vägverket bör utveckla en realistisk, sammanhållen och långsiktig strategi för hur underhållsarbetet ska planeras, genomföras, följas upp och redovisas. Riksrevisionen bedömer att Vägverket behöver göra en omstart inom delar av det operativa arbetet, det strategiska arbetet och redovisningen till regeringen enligt följande.

Det operativa arbetet

Vägverket behöver gemensamma metoder för att värdera underhållsbehovet på ett enhetligt sätt utifrån olika parametrar. Ett led i detta är att Vägverkets regioner får tillgång till befintliga maskinella mätdata. Ytterligare en aspekt av detta handlar om behovet av fungerande intern kunskapsöverföring mellan drifts- respektive underhållsenheterna.

När underhållsbehovet analyserats återstår säkerställa effektiv prioritering, dimensionering och metodval, vilket kräver gemensamma rutiner för underhållsbehovsanalys. För att dra gemensam lärdom av tidigare arbete behöver Vägverket följa upp erfarenheter från tidigare beläggningsarbeten. Riksrevisionen ger Vägverket följande rekommendationer för det operativa arbetet:

- Vägverket bör säkerställa att bedömningen av underhållsbehovet och värderingen av olika tillståndsmått görs enligt gemensamma (men regionalt anpassade) riktlinjer i hela landet.

¹⁴ ”En samhällsekonomisk grundsyn ska vara vägledande för det framtida handlandet på det trafikpolitiska området.” (prop. 1978/79:99, bet. 1978/79:TU18).

- Vägverket bör utveckla systemen för uppföljning av genomförda beläggningssåtgärder och säkerställa att erfarenheter fångas upp och tillämpas för att effektivisera verksamheten.

Det strategiska arbetet

Vägverket ska enligt regeringens direktiv beskriva det totala medelsbehovet för verksamhetsområdet belagd väg. Detta ställer krav på tillförlitlig inrapportering samt samordning av de olika upphandlingsformer som används i verk-

ket. Vägverkets informations- och managementsystem ska fungera som stöd i planeringen, prioriteringen och uppföljningen av underhållsverksamheten. För detta behöver systemen vara användarvänliga och uppdaterade med tillförlitliga data. Vidare behöver Vägverket fungerande styrmekanismer för att säkerställa att underhållsmedlen används där de bäst behövs.

Vägverket behöver relevant och tillförlitlig information om tillståndet för att bedöma underhållsbehovet. Ett led i detta handlar om att samla in rätt data, till exempel mått på trafiksäkerhet. Dessutom behöver Vägverket utveckla tillräcklig kunskap för att generalisera måtten till hela vägnätet. Riksrevisionen ger Vägverket följande rekommendationer för det strategiska arbetet:

- Vägverket bör reformera metoden för att beräkna kostnaden för det aggregerade medelsbehovet, alternativt upprätta en ny metod. Vägverket bör även göra det möjligt att följa kostnaderna för underhåll av enskilda vägsträckor över tiden.
- Vägverket bör framställa och tillämpa tydliga och realistiska planer för förvaltning, utveckling, utbildning och spridning av centrala informations- och managementsystem i underhållsorganisationen.
- Vägverket centralt bör säkerställa att regionerna styr verksamheten mot en riksgemensam målstandard för definierade vägklasser, så att resurser investeras optimalt efter underhållsbehov i hela landet.
- Vägverket bör säkerställa en systematisk insamling av vägtillstånd-data som är nödvändig för att styra mot de transportpolitiska målen. Kunskapen om dessa data ska vara tillräcklig för att kunna generaliseras till hela vägnätet och användas i hela organisationen.

Redovisningen till regeringen

Regeringen behöver tillförlitliga underlag om underhållsbehovet för att av-sätta medel och styra verksamheten. Flera av Vägverkets redovisade underlag har dock visat sig ha brister. Detta gäller Vägverkets uppgifter om trafikant-nöjdhet och eftersatt underhåll samt möjligheten att styra underhållet utifrån samhällsekonomiska kalkyler.

- Vägverket bör, inför regeringen, vara tydligare i sin beskrivning av förutsättningarna för att styra underhållet utifrån trafikantundersökningar och samhällsekonomiska kalkyler.
- Vägverket bör precisera redovisningen av eftersatt underhåll för rapporteringen till regeringen, alternativt överväga att beskriva underhållsbehovet på annat sätt.

Till regeringen

- Riksrevisionen rekommenderar regeringen att förtydliga styrningen enligt följande:
- Regeringen bör säkerställa att Vägverket i enlighet med tidigare ställda krav utvecklar nya tillståndsmått och effektsamband.
- Regeringen bör styra och följa upp Vägverkets underhåll av belagd väg mot riksdagens transportpolitiska mål, exempelvis genom lämpliga nyckeltal.
- Regeringen bör ge lämplig myndighet i uppdrag att utreda hur samhällsekonomiska kalkyler på sikt kan och bör styra underhållet av vägar. I detta ingår att ge vägledning om hur underhållsbeslut ska styras av regionalpolitiska motiv.
- Regeringen bör vidare säkerställa att rapporteringen till riksdagen ger en rättvisande bild av underhållsverksamheten.

Styrelsens överväganden

Styrelsen har funnit att slutsatserna av den granskning som Riksrevisionen redovisat i rapporten *Underhåll av belagda vägar* (RiR 2009:16) ska överlämnas till riksdagen i form av en redogörelse. I anslutning härtill vill styrelsen anföra följande.

Riksrevisionen konstaterar i granskningen betydande brister i det planeringsunderlag för vägunderhållet som Vägverket använder i den egna organisationen och redovisar för regeringen. Enligt Riksrevisionens bedömning saknas tillräckliga och tillförlitliga underlag för att styra underhållet av vägnätet. Underhållet av vägar riskerar därför att styras delvis slumpmässigt och inte efter behov. Vägverket säkerställer inte att underhållsmedlen investeras där de bäst behövs. Enligt Riksrevisionen är det inte heller möjligt att avgöra om vägunderhållet bidrar till att uppfylla de mål som riksdagen har ställt upp. uppställda målen för verksamheten.

Riksrevisionen har också funnit att regeringens styrning av Vägverkets drifts- och underhållsverksamhet har varit passiv. Enligt Riksrevisionen behöver regeringen styra och följa upp Vägverkets underhåll mer och ge någon myndighet i uppdrag att utreda hur samhällsekonomiska kalkyler kan användas mer i verksamheten. Den rapportering om vägunderhållet som regeringen lämnar till riksdagen ger enligt Riksrevisionen i dag inte en rättvisande bild av behovet av insatser och kostnaderna för underhållet.

Mot bakgrund av de betydande belopp som varje år anslås för vägunderhåll är det enligt styrelsen viktigt att både regeringen och myndigheterna snarast vidtar de åtgärder som behövs för att verksamheten ska bedrivas effektivt. Resurserna till myndigheterna måste styras till projekt där behovet bedöms som störst och där resurserna används optimalt. Regionala skillnader och hänsyn behöver beaktas, men det är enligt styrelsen inte acceptabelt att, som framgått av rapporten, subjektiva bedömningar och ett bristfälligt beslutsunderlag kan ligga till grund för omfattande och kostsamma underhållsåtgärder på våra vägar.

Styrelsen noterar att den redan 2004 behandlade en rapport från Riksrevisionen med likartade iakttagelser som i den nu aktuella granskningen. I rapporten *Länsplanerna för regional infrastruktur - vad har styrt prioriteringarna?* (RiR 2004:1) pekade Riksrevisionen på bristande underlag inför beslut, avsaknad av gemensamma riktlinjer för bedömningarna samt bristande styrning från regeringen. Styrelsen beslöt i anledning av rapporten att överlämna en framställning till riksdagen (2003/04:RRS3) vari styrelsen bl.a. framhöll betydelsen av att investeringsbesluten inom området måste vara väl underbyggda med hänsyn till deras stora såväl samhällsekonomiska som statsfinansiella betydelse.

Styrelsen konstaterar nu att regeringen har aviserat betydande förändringar inom transportsektorn. Vägverket och Banverket kommer att läggas ned. Vägverket och Banverket kommer den 1 april 2010 att ersättas av en ny myn-

dighet, Trafikverket, som ska få ansvar för bl. a. vägunderhållet. Samtidigt bildas ytterligare en myndighet *Trafikanalys*, som ska ta över Sikas uppgifter. Syftet med den myndigheten är bl.a. att få till stånd en starkare styrning från regeringen. Huvuduppgiften för myndigheten ska bli att granska och kvalitetssäkra beslutsunderlag samt utvärdera genomförandet av olika åtgärder och dess effekter inom transportområdet.

Styrelsen välkomnar de initiativ som regeringen har tagit för att utveckla och effektivisera verksamheten. Riksrevisionens granskning av vägunderhållet och de rekommendationer som Riksrevisionen lämnar bör enligt styrelsens mening utgöra ett värdefullt underlag i regeringens och myndigheternas fortsatta utvecklingsarbete inom området. Styrelsen förutsätter samtidigt att förändringarna även kommer att leda till att regeringen ger riksdagen en mer rättvisande återslag om behovet av insatser och kostnaderna för vägunderhållet. Med detta överlämnas denna redogörelse.