



Rapport fra arbeidsgruppe 7: Samferdsel

Avgitt 1. oktober 2014



Vestvågøy kommune
Omstillingsprosjektet



Innhold

1. Innledning og sammendrag	3
1.1 Bakgrunn	3
1.2 Kort om mandatet	4
1.3 Hovedkonklusjoner	4
2. Analyse av nåsituasjonen	5
2.1 Brukere og tjenester	5
2.2 Medarbeidere og organisasjon	6
2.3 Ressursbruk og økonomi	7
3. Målbilde og risiko	8
3.1 Mål og delmål for arbeidsgruppa	8
3.2 Dekomponering av mål, nåsituasjon og ønsket tilstand	9
3.3 Risikoanalyse	9
4. Tiltak med vurdering	10
4.1 Tiltak A – Nye vedlikeholdskontrakter.	10
4.2 Tiltak B – Gatelys.	10
4.3 Tiltak C Reduksjon av antall km vei.	11
4.4 Tiltak D – Samarbeid med Statens Vegvesen om vedlikehold av riksvei/fylkesvei og kommunal vei.	11
4.5 Tiltak E – Redusere standard og omfang på vedlikehold.	11
4.6 Tiltak F – Organisasjonsform og ressurser – veiområdet.	12
4.7 Tiltak G – Retningslinjer for Graving i kommunalt veinett og gravegebyr – system.	12
5. Konklusjon og anbefaling	13
5.1 Arbeidsgruppas anbefaling	13
Oppsummering av tiltak:	15
Vedlegg	16
A: Arbeidsgruppa – sammensetning og prosess	16
B: Mandat	<i>Feil! Bokmerke er ikke definert.</i>
C: Rapport Hva forklarer variasjoner i kommunale veiutgifter – ECON 2007	17
D: Diagram KOSTRA	17
Diagram KOSTRA Folkemengde	17
Diagram KOSTRA Antall personbiler	18
Diagram KOSTRA Kjørelengde kjøretøy	18

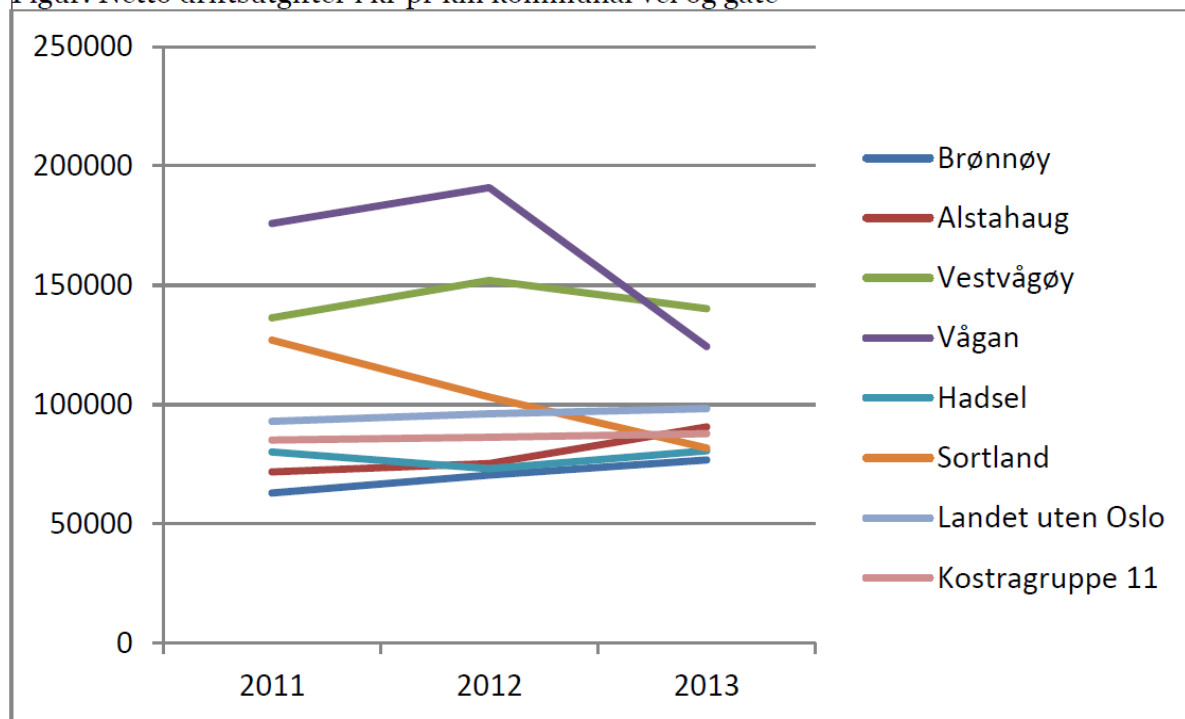
1. Innledning og sammendrag

1.1 Bakgrunn

Analyserapport utarbeidet av PWC i mai 2014 viser at Vestvågøy kommune har relativt høye kostnader på samferdsel. I Vestvågøy var kostnaden per km kommunal vei i 2013 på kr 140 119, mens kostnaden i kommunen med nest høyest kostnadsnivå (Vågan) var på kr 124 316. Differansen utgjør kr 15 803.

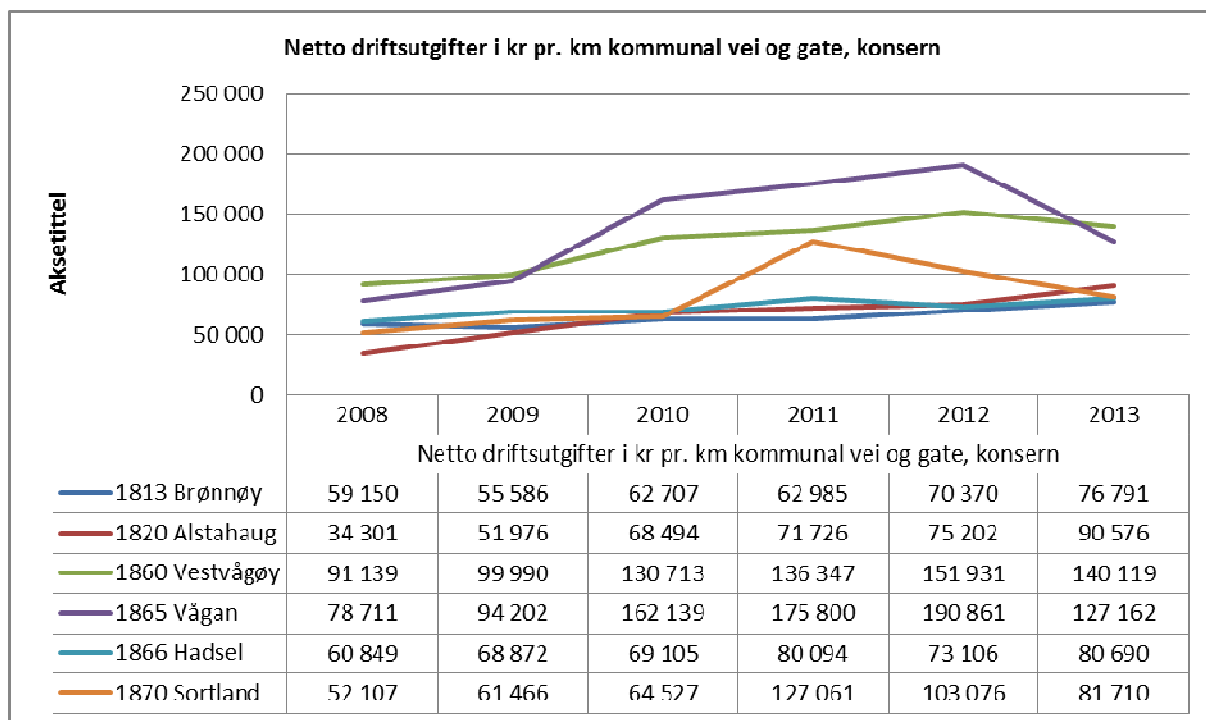
I Vestvågøy er det ifølge KOSTRA 101 km kommunal vei. Med samme kostnadsnivå per kilometer som Vågan kommune ville man kunne redusert kostnadene til vegvedlikehold med 1,6 millioner kroner. Med samme kostnadsnivå per km som Hadsel kommune ville besparelsen vært ca. 4 millioner kroner.

Figur: Netto driftsutgifter i kr pr km kommunal vei og gate



Utviklingen fra 2008 viser at Vestvågøy kommune har hatt høyere driftskostnader per km veg de siste årene i forhold til sammenlignbare kommuner. Unntaket er Vågan kommune som i årene 2010 til 2012 har ligget betydelig over Vestvågøy i kostnader per km veg.

Med bakgrunn i kostratallene er det derfor naturlig å se nærmere på årsaken til de store forskjellene i kostnader til drift av kommune veger. Tabellen under viser netto driftsutgifter i kr per km kommunal veg for perioden 2008 til og med 2013. Se. Fig under.



1.2 Kort om mandatet

Hovedmål for arbeidsgruppa er å utarbeide forslag til tiltak som gir varige reduksjoner i utgiftene til drift av kommunale veger og gatelys.

Arbeidsgruppa skal legge fram tiltak med varig økonomisk effekt på minimum 1,0 mill kroner.

1.3 Hovedkonklusjoner

Omstillingsrapporten til PWC er utarbeidet basert på Kostratall fra 2013. Vestvågøy kommune har konkurranseutsatt all drift og vedlikehold av kommunale veger og dette har vært driftsformen siden 2004. Det inngås 4 årige kontrakter med opsjon for ytterligere ett år. Kostnaden for vegvedlikeholdet vil derfor variere med bakgrunn i markedssituasjonen på det tidspunktet hvor konkurransene gjennomføres. Ny 4 års kontrakt for vintervedlikehold av kommunale veger ble inngått i oktober 2013. Ny 4 års kontrakt for sommervedlikehold ble inngått i april 2014. De nye kontraktene var betydelig rimeligere enn forrige 4 års periode. I forrige 4 årsperiode ble imidlertid en rekke vedlikeholdsoppgaver knyttet til sommervedlikehold utelatt fra kontraktene for å redusere kostnadene. Dette har medført at det har vært et forfall på de kommunale vegene de siste årene som har medført et etterslep og behov for ekstra investeringer for å unngå ytterligere forfall.

De nye vedlikeholdskontraktene medfører en reduksjon i driftskostnadene på ca kr 2,4 mill kroner per år. Det er imidlertid antatt et behov for minst 1 mill kroner ekstra per år til å redusere etterslep og hindre ytterligere forfall av vegnettet.

Vestvågøy kommune er bundet i de nylig inngåtte 4 års kontraktene. Det vil kun være mulig med mindre justeringer innenfor dagens kontrakter. De nye kontraktene har medført en kostnadsreduksjon som gir en økonomisk effekt på mer enn 1 millioner kroner de neste fire årene, og ivaretar nødvendig innsparing ihht mandatet for omstillingsarbeidet.

Fase 2 av omstillingsprosjektet vil gå mer i dybden for å se nærmere på organisering av vegvedlikeholdet, standard på vegvedlikeholdet og vurdere mulighetene for reduksjon av antall km kommunal veg. I tillegg vil det måtte ses nærmere på Kostrarapporteringen da det i Econ rapport 2007-121 «Hva forklarer variasjonen i kommunale veiutgifter», dokumenters flere forhold som bidrar til at utgiftene til brutto driftsutgifter for kommune veger (som er benyttet her) er en vanskelig sammenligningsfaktor og derfor ikke nødvendigvis gir et korrekt bilde.

I 2013 ble det iverksatt et prosjekt for å redusere strømutfgiftene til gatelys. Det ble ansatt en prosjektmedarbeider som hadde som oppgave å skaffe oversikt over gatelysene. Gjennomgangen av gatelysene medførte en årlig kostnadsreduksjon på strøm gatelys på kr 200 000,-. I tillegg ble det i 2013 også etterbetalt for mye betalt strøm i 2012 for ca kr. 200 000,-.

Det er ønskelig å videreføre prosjektet «Gatels» da det er vurdert at det er potensiale for å redusere strømutfgiftene ytterligere. Gjennomføring av prosjektet krever for mye ressurser til at dette kan ikke gjøres ved siden av daglig drift. Ressurser til en prosjektstilling vurderes imidlertid å betale seg selv gjennom besparelser og bidra til framtidig reduserte strømknader.

Med bakgrunn i de nye kontraktene og gatelsprosjektet har arbeidsgruppe 11 -Samferdsel innfridd mandatet med besparelse på 1 mill kroner.

2. Analyse av nåsituasjonen

2.1 Brukere og tjenester

Vestvågøy kommune har 102,2 km vei (60,2 km grus og 41,9 km asfalt), 38063 m² parkeringsplasser (28147 m² asfalt og 9916 m² grus) og 5,7 km G/S vei. I tillegg gjøres det vintervedlikehold på flere private veier. Vegene er inndelt i kategoriene hovedsamleveier, samleveier, adkomstveier og g/s-veier.

Det kommunale veinett er offentlig vei, og brukes av alle. Det kommunale veinett skal forvaltes, vedlikeholdes og følges opp av kommunen som veieier. Det skal foretas nødvendig vedlikehold både på sommer og vinter.

Tilstanden til det kommunale veinett er dårligere enn ønsket standard. Det ble gjennomført en tilstandsanalyse av alle kommunale veier høsten 2013. Der ble det avdekket mangler på de fleste veistrekninger. Det ble avdekket særlige mangler på vedlikehold av veiskuldre og grøfter. Manglende vedlikehold av veggrøfter og skuldre får ofte konsekvenser når det blir ekstraordinære forhold med mye nedbør, frost og/eller snøsmelting.

Vintervedlikeholdet utgjør 85 % av knadene i dagens kontrakter for sommer- / vintervedlikeholds. Det er ønskelig å bruke en større andel av vedlikeholdsknaden til somrervedlikehold for å øke standarden på vegene og på den måten redusere skader på veger og privat eiendom og også gi reduserte knader til vintervedlikehold.

Kommunen eier og vedlikeholder ca. 500 lyspunkt, og 3044 lyspunkter vedlikeholdes av private lyslag. Kommunen betaler for strømmen til disse. Pr. i dag er det 58 % av lyspunktene 70W, og resten ca. 1300 lyspunkt er gamle armaturer og lyspærer fra 1970 – 80 tallet. Her er det et behov for oppgradering for å spare miljø og strømudgifter. En slik oppgradering vil koste kommunen ca. kr 200 000,- til 300 000,-, mens de private lyslag må dekke oppgraderingskostandene for sine lys. Dette vil gi en markant besparelse på strøm kostandene.

Antall km kommunal vei har økt de siste 10 år og vil fortsette å øke, dette ved nye boligfelt som overtas av kommunen og ved at riksveg/fylkesveg blir overført til kommunen. Samtidig så har det vært politisk vanskelig å overføre kommunal vei til private.

Antall km kommunal vei har ikke blitt regulert siden 1994, på tross av at administrasjonen har fremmet sak med forslag om privatisering av flere kommunale veier både i 2004 og 2009. Dette har kommet frem til kommunestyre hvor endelig vedtak ikke er blitt gjort. Vedtak som ble gjort i begge sakene var *"Det nedsettes et politisk utvalg som arbeider videre med vegplanen. Utvalget fremmer innstilling for videre politisk behandling, samt prinsipper for tilbakeføring av veier innen høst 2004/2009"*.

Det er fortsatt kommunal veier der det før var kommunal virksomhet (bl.a. skoler som er blitt nedlagt), næringsliv og fastboende. En behovsanalyse med kartlegging av hvilken bosetting/næringsliv og kommunale interesser de kommunale veistrekninger har, er nødvendig. Er det for eksempel behov for gatelys og veivedlikehold på områder der det ikke lenger er skolebarn (på grunn av at skolen er nedlagt), og der det er nesten bare fritidsboliger?

2.2 Medarbeidere og organisasjon

Forvaltning av det kommunale veinettet ivaretas av enheten Plan og Teknikk. Det er ett årsverk som skal ivareta forvaltning av det kommunale veinettet, i kraft av stillingen Fagansvarlig for vei og trafikksikkerhet. Denne stillingen har ansvar for drift og vedlikehold av veiene, saksbehandling for vei (graving, avkjørsler, skilting o.l.). Trafikksikkerhetsarbeid inngår også i stillingen, som skal ivareta trafikksikkerhetsforum og trafikksikkerhetstiltak/prosjekt Aksjon skoleveg, søknader om trafikksikkerhetsmidler osv.

Stillingen som fagansvarlig for veg og trafikksikkerhet har vært vakant siden høsten 2012, inntil februar 2014. Dette har medført at de helt nødvendige arbeidsoppgavene for å ivareta vegvedlikeholdet og forvaltningsoppgavene innen veg har vært ivaretatt som ekstraoppgaver av medarbeidere på Plan og teknik. Det har dermed ikke vært kapasitet til å ivareta langsiktige strategier for veiområdet og oppgaver/behov har blitt løst etter hvert som de har oppstått. Med kun en stilling på veiområdet er man også sårbar ved evt. fravær/sykdom o.l.. Organisering av drift av vei/samferdsel i Vestvågøy ivaretas av fagansvarlig for veg og trafikksikkerhet. Vestvågøy kommune har siden 2004 ikke hatt ansatte fagarbeidere eller utstyr til å gjennomføre vedlikehold av kommunale veger. Vedlikehold av kommunale veger ivaretas gjennom 4 årlige vedlikeholdskontrakter for vintervedlikehold (per i dag 4 kontrakter og sommervedlikehold (1 kontrakt). Ingen av de kommunene som vestvågøy kommune er sammenlignet med i Kostra (rapporten fra PwC) har denne driftsmodellen.

De andre kommunene har en egendrift i tillegg til kontrakter med lokale entreprenører. Det varierer fra kommune til kommune omfanget av egendrift og kontrollansvar for eksterne entreprenørers jobb.

Vedlikeholde av veinettet er konkurranseutsatt og basert på funksjonskontrakter for vedlikehold på sommer og vinter. Ekstern entreprenører er tildelt vedlikeholdet etter en anbudskonkurranse. Alle former for konkurranseutsetting av tjenester krever en bestiller kompetanse for å gjennomføre anbudskonkurransen. Kommunen må i tillegg ha nødvendige ressurser til å følge opp kontraktene. Vår oppfatning er at kvaliteten på kjøpt vedlikehold har en klar sammenheng med hvilke ressurser som settes inn på oppfølging og kontroll. Det bør derfor i det videre arbeidet ses nærmere på organisering av vegvedlikeholdet og i den forbindelse ses spesielt på om det er nok ressurser avsatt til å følge opp funksjonskontraktene, til å utføre kontroll med standard og planlegging av vedlikeholdet.

2.3 Ressursbruk og økonomi

Da kommunal veivedlikeholdet er konkurranseutsatt, vil kommunen bli påvirket av konjunktursvingninger og lokal konkurransesituasjon hver gang nye avtaler skal ut på anbud. Avtalelengden med en entreprenør er 4 år. Sist utlysning av vintervedlikeholdet (høst 2013) og sommer vedlikeholdet (vår 2014) resulterte i lavere kostnader på neste periode (2014–2017) enn de forrige kontraktene.

De nye vedlikeholdskontraktene medfører en reduksjon i driftskostnadene på ca kr 2,4 mill kroner per år. Det er imidlertid antatt et behov for minst 1 mill kroner ekstra per år til å redusere etterslep og hindre ytterligere forfall av vegnettet.

En av årsakene til dette etterslepet er at flere viktige funksjoner ble utelatt i anbudene i siste kontraktsperiode (16.05.2010 – 31.12.2013).

Disse funksjonene var:

- Ivaretaking/vedlikehold av grøfter, kummer og rør (med unntak av nødvendig fjerning av snø i brøytesesongen, og delvis tømning av sandfang som følge av vinterdrift)
- Vedlikehold av murer
- Opprydding etter ras og flom
- Drift av grøntarealer og skråninger
- Drift av kantstein
- Drift av rekkverk og støtputer
- Drift av belysningsanlegg
- Drift av bommer på GS veg og fortau
- Drift av skilt
- Trafikkberedskap
- Drift av leskur
- Drift av ferister (med unntak av nedlegging/fjerning vinterdekket på stål rister)
- Vedlikehold av bruer

Noen av disse funksjonene er blitt gjennomført som tilleggsbestillinger. I hovedsak er disse tilleggsbestillingene utført som følge av at det har oppstått kritiske skader på veien pga

manglende vedlikehold da ovenstående funksjoner ikke har blitt ivaretatt. Dette ansees som en kostbar metode, da dette har vært "brannslukking" og ikke inngått i et planlagt vedlikehold. Løpende funksjonskontrakter og en rekke kostnader til utbedring av kritiske skader kan ha gitt et høyere kostnadsnivå enn nødvendig.

KOSTRA er basert på rapportering av ulike elementer som gir kostanden på vedlikehold pr. km vei for hver kommune. Dette sier ingenting om omfanget, nivået og kvaliteten. Det er mange usikkerhetsfaktorer tilknyttet KOSTRA. Viser til rapport "Hva forklarer variasjoner i kommunale veiutgifter?" som er utarbeidet av Econ, utarbeidet for Kommunal- og regionaldepartementet i 2007. Rapporten vil brukes som grunnlag for det videre arbeidet med å kartlegge årsakene til Vestvågøy kommune høye kostnader til vedlikehold av kommunale veier.

Vestvågøy kommune har flere innbyggere, flere registrerte kjøretøy og flere kjørte km pr. bil enn de kommunene vi blir sammenlignet med (se vedlagt diagram). Dette skulle tilsi en større belastning og slitasje på vårt veinett.

Vestvågøy kommune har flest lyspunkt langs riks- og fylkesveier (1758 stk) og også totalt flest lyspunkt sammenlignet med de andre kommunene og derfor de høyeste strømutfiktene.

85% av kostnadene i vedlikeholdskontraktene er knyttet til vintervedlikehold. I den forbindelse bør det ses nærmere på standarden på vintervedlikeholdet og vurderes om denne kan være lavere.

3. Målbilde og risiko

3.1 Mål og delmål for arbeidsgruppa

Hovedmål for arbeidsgruppa:

- Utarbeide forslag til tiltak som både reduserer driftsutgifter til, og antall meter kommunal vei.

Herunder følgende delmål:

1. Beskrive dagens veinett, bruk, standard og kostnader.
2. Utarbeide tiltak som gir lavere utgifter på gatelys.
3. Utarbeide tiltak som gir lavere utgift og samtidig et forsvarlig tilbud på vei. Spesielt se på reduksjon i omfang av kommunale veier, og organisering av drift av disse.

Arbeidsgruppa skal legge fram tiltak med varig økonomisk effekt på minimum 1,0 mill kroner.

3.2 Dekomponering av mål, nåsituasjon og ønsket tilstand

Vedtatt hovedmål/ delmål	Dekomponere hovedmål ("SMART" målformulering)	Måleindikatorer (ihht kriterier for gode indikatorer)	Dagens situasjon	Ønsket situasjon
Redusere driftsutgiftene til kommunal veg	Redusere strømutgiftene til gatelys	Tiltak B 4.2	1,5 mill	> 1,0 mill
	Redusere driftskostnadene til vinterdrift av kommunale veger	Tiltak A 4.1 Tiltak C 4.3 Tiltak D 4.4 Reduksjon av kostander – må en redusere omfanget (km vei).	6,8 mil (Kontrakt 2013–2017)	6,8 mil
	Redusere driftskostnadene til sommerdrift av kommunale veger	Tiltak A 4.1 Tiltak C 4.3 Reduksjon av kostander – må en redusere omfanget (km vei).	1,2 mil (Kontrakt 2014–2017)	1,2 mil
Redusere antall meter kommunal veg	Redusere antall km vei – jfr. tilsvarende K-Sak 15/09.	Tiltak C 4.3	102 km	> 80 km

3.3 Risikoanalyse

Enkel risikoanalyse for prosjektet. Hva kan hindre måloppnåelse.

Utfordringer og risiko knyttet til prosjektet	San- synlighet	Konse- kvens	Prio- ritet	Tiltak
Ressurs/stillinger (personal) – kapasitetsmangel.	Høy	Høy		Øke bemanning for å øke kapasitet og redusere sårbarhet.
Politisk vedtak. 1. Privatisering av veier. 2. Redusert vintervedlikehold for veger med liten trafikk 3. Gatelys – rettingslinjer.	Høy	Høy		Politisk vanskelig – forsøkt tidligere uten at kommunestyre har fattet vedtak.
Etterslep av vedlikehold. Økonomi til utbedring?	Høy	Høy		Må bevilges tilstrekkelig midler for å utbedre etterslep.
Økt km vei ved overtakelse av FV/RV, og nye boligfelt. Øker vedlikeholdskostnadene.	Middels	Høy		Sikre gjennom gode utbyggingsavtaler kvaliteten på vegene som overtas.

4. Tiltak med vurdering

4.1 Tiltak A – Nye vedlikeholdskontrakter.

Det er i løpet av høsten 2013 og våren 2014 inngått nye vedlikeholdskontrakter for sommer- og vintervedlikehold. Dette har gitt en lavere kontraktssum enn forventet. Dette gir utslag i kostnadene fom 2014.

De nye vedlikeholdskontraktene medfører en reduksjon i driftskostnadene på ca kr 2,4 mill kroner per år. Kontraktene indeks reguleres hvert år.

Det er imidlertid antatt et behov for minst 1 mill kroner ekstra per år til å redusere etterslep og hindre ytterligere forfall av vegnettet.

Tiltaket er allerede oppnådd. Total besparelse ca 1,4 mill kroner

4.2 Tiltak B – Gatelys.

Det ble gjort et betydelig arbeid med å kartlegge gatelys som Vestvågøy kommune betaler strøm for og gatelys som kommunen drifter selv i 2013. Dette arbeidet har allerede medført en besparelse på ca. kr. 200.000,- i forhold til årets budsjett.

I prosjektperioden ble det gjennomført en oppdatering av lyslagene i kommune. Det totale antallet lys er 3644 lyspunkt i hele kommunen, av disse, eier kommunen selv ca. 500 lys. Pr. i dag er 58% av lyspunktene 70 W. Ca. 1300 lys har gamle armaturer og lyspærer fra 1960 – 70 tallet.

Vestvågøy Kommune betaler i dag strømmen for alle lyslagene. Lagene blir driftet på forskjellige måter. Noen har beboere eller kjente som stiller opp på dugnad for å skifte belysningen og gjøre nødvendig vedlikehold. Andre lyslag gjennomfører ikke vedlikehold da det har få fastboende medlemmer og ofte høy alder på disse. Kjøp av tjenester for vedlikehold blir dyrt og medfører at feil som oppstår ikke blir utbedret.

Det er ønskelig å pålegge lyslagene å modernisere gatelysene ved å skifte til ny armatur som både gir bedre lys, har betydelig lavere energikostnader og gir bedre styring med når lysene skal stå på (skifte fra 125W til 70W). Det vil også være aktuelt å redusere antall lyspunkt i områder der det knapt er fastboende og gatelysene kanskje har mistet mye av sin hensikt ved at skoler er nedlagt. Dette er forhold som det bør ses nærmere på i fase 2 av omstillingsprosjektet.

I prosjektet gjennomført i 2013 fremkom det at ca. 500 lyspunkt, med gammel armatur (125W) burde kunne fjernes. Dette vil gi en besparelse pr år på ca. 250 000 kr pr år (ut fra dagens priser).

Det vil også være nødvendig med en avklaring med Statens vegvesen og Nordland fylkeskommunen ang. ansvar og kostander for gatelys langs E10, riks- og fylkesveier. Belysning langs E-10, riks og fylkesveier bør overdras til Staten Vegvesen og Nordland Fylkeskommune.

Vestvågøy kommunene bør oppdatere egne gatelys med gammel armatur (125W) snarest. Dette vil utgjøre til en kostnad på kr. 2–300000.

Tiltak: Utarbeidelse av nye retningslinjer for gatelys som ivaretar en besparelse, antall og regler for tilskudd til private. Besparelse i 2014 i strøm som følge av gatelysprosjekt i 2013 er på ca. kr 200 000,–.

4.3 Tiltak C Reduksjon av antall km vei.

En reduksjon av antall km vei, vil gi en redusert vedlikeholdskostnad for kommunen. Det tidligere både i 2004 og 2009, i forbindelse med revisjon av Hovedplan veg gjort vurderinger på antall km vei som skulle være kommunal. I begge sakene ble det foreslått reduksjon i antall km kommunal vei, der disse veiene skulle tilbakeføres private. I begge sakene ble forslaget sendt ut på høring.

Vedtaket i både 2004 og 2009 ble følgende:

"Det nedsettes et politisk utvalg som arbeider videre med vegplanen.

Utvalget fremmer innstilling for videre politisk behandling, samt prinsipper for tilbakeføring av veier innen høsten."

Det ser ikke ut til at disse vedtakene er gjennomført.

I 2009 K-15/09, ble det foreslått en reduksjon på ca. 21 km kommunal vei. Dette er fremdeles en realistisk reduksjon av km kommunal vei.

Tiltak: I løpet av 2015 anbefales det at det fremlegges en ny sak til politisk behandling.

4.4 Tiltak D – Samarbeid med Statens Vegvesen om vedlikehold av riksvei/fylkesvei og kommunal vei.

Inngå samarbeid med Statens Vegvesen om vedlikehold på riksveier/fylkesveier og kommunal veier der dette er geografisk naturlig. Hensikten er å redusere kostnadene ved å unngå store transportavstander til kommunale veger via Fylkes- og riksveger ved at samme entreprenør gjør vedlikeholdet for både kommunen og Statens Vegvesen under samme kontrakt. I dag må kommunens entreprenør kjøre x antall km på en riksvei/fylkesvei for å komme til den kommunale veien for å gjøre vedlikehold. Eller motsatt der Statens Vegvesen sin entreprenør må kjøre x antall km på kommunal vei for å gjøre vedlikehold på riksvei/fylkesvei.

Tiltak: Dette må utredes før dagens vedlikeholdskontrakter utgår i 2017.

4.5 Tiltak E – Redusere standard og omfang på vedlikehold.

En mulighet for å redusere kostandene er å redusere standarden på vedlikeholdet. For eksempel at man kutter ut vintervedlikeholdet på enkelte veier, og på omfanget.

Vestvågøy kommune har også vintervedlikehold på ca 5.2 km privat vei, som kan utgå som kommunalt ansvar.

Tiltak: Dette må utredes nærmere, evt. bli tatt med i politisk sak iht pkt. 4.3.

4.6 Tiltak F – Organisasjonsform og ressurser – veiområdet.

Alle de kommuner Vestvågøy er blitt sammenlignet med i Kostra har deler av vedlikeholdet i egen regi. Omfanget av egendrift varierer fra kommune til kommune. Vestvågøy kommune er den eneste kommunen, så langt vi har kjennskap til, som har konkurranseutsatt alt sitt vedlikehold i funksjonskontrakter. Det bør utredes om dette er den mest økonomiske og kvalitetsmessig gunstige måten å løse veioppgavene på.

Vi ser at Vestvågøy kommune en hatt en høyere kostnad alle de år veivedlikeholdet har vært konkurranseutsatt, enn de kommunene vi blitt sammenlignet med. Årsakene til dette må kartlegges, og det må gjøres en grundig kartlegging og sammenligning med disse kommunene. Vi ser behov for å kartlegge og få oversikt over hvordan disse kommunene drifter sitt veinett. Kommunen har nå gjort seg erfaring etter flere år med konkurranseutsetting av vei området, erfaring for å kunne evaluere dette nærmere. Dette må også ses i sammenheng med hvordan det rapporteres til Kostra jmf de utfordringene som er påpekt i Econ rapport 2007–121.

Det vi har erfart er at funksjonskontraktene må følges nøye opp. Når kommunen ikke har en daglig oppfølging på tilstanden det kommunale veinettet, er det vanskelig å avdekke avvik mot ansvarlige entreprenører. Med økt kontrollvirksomhet, vil kommunen kunne få mer ut av funksjonskontraktene noe som igjen vil medføre besparelser. Dette er ikke mulig med dagens bemanning. Dette forholdet bør også vurderes.

Tiltak: Organisasjonsform – konkurranseutsetting vs grad av egendrift vurderes og evalueres med utgangspunkt i driften i sammenligningskommunene fra Kostra.

4.7 Tiltak G – Retningslinjer for Graving i kommunalt veinett og gravegebyr – system.

Graving i kommunal veiareal forringer veistandarden. Oppfølging og kontroll med utført graving bør gjøres tettere enn i dag. En entreprenør som får tillatelse til å grave langs og eller gjennom kommunal vei må stilles til ansvar for å sette veien tilbake i den stand som veien var. Entreprenøren må kunne stilles til ansvar forringelser og skader, som skyldes deres graving i veiareal, i 3 år etter graving.

I dag gis det tillatelse til graving i kommunal vei, men med dagens organisering er det ikke kapasitet til og følge opp at entreprenøren utfører arbeidet ihht tillatelse som er gitt. Dette gir en forringelse av veinett, på flere steder og som i neste rekke må dekkes av ordinært vedlikeholdsbudsjett.

Dette kan løses ved at nye retningslinjer for graving i vei innføres, og samtidig at det innføres et gravegebyr. Flere og flere kommuner innfører gravegebyr, dette for å dekke kostander for å kunne behandle og følge opp graving i kommunal vei på en tilfredsstillende måte. Dette medfører at det innføres et eget elektronisk verktøy for håndtering av søknad fra entreprenør og videre oppfølging av tiltaket.

Tiltak: Nye rettingslinjer for graving i kommunal veinett og gravegebyr, samt innføring av elektronisk verktøy for behandling/oppfølging av gravesøknader.

5. Konklusjon og anbefaling

5.1 Arbeidsgruppas anbefaling

Omstillingsrapporten til PWC er utarbeidet basert på Kostratall fra 2013. Vestvågøy kommune har konkurranseutsatt all drift og vedlikehold av kommunale veger og dette har vært driftsformen siden 2004. Det inngås 4 årige kontrakter med opsjon for ytterligere ett år. Kostnaden for vegvedlikeholdet vil derfor variere med bakgrunn i markedssituasjonen på det tidspunktet hvor konkurransene gjennomføres. Ny 4 års kontrakt for vintervedlikehold av kommunale veger ble inngått i oktober 2013. Ny 4 års kontrakt for sommervedlikehold ble inngått i april 2014. De nye kontraktene var betydelig rimeligere enn forrige 4 års periode. I forrige 4 årsperiode ble imidlertid en rekke vedlikeholdsoppgaver knyttet til sommervedlikehold utelatt fra kontraktene for å redusere kostnadene. Dette har medført at det har vært et forfall på de kommunale vegene de siste årene som har medført et etterslep og behov for ekstra investeringer for å unngå ytterlige forfall.

De nye vedlikeholdskontraktene medfører en reduksjon i driftskostnadene på ca kr 2,4 mill kroner per år. Det er imidlertid antatt et behov for minst 1 mill kroner ekstra per år til å redusere etterslep og hindre ytterligere forfall av vegnettet.

Vestvågøy kommune er bundet i de nylig inngåtte 4 års kontraktene. Det vil kun være mulig med mindre justeringer innenfor dagens kontrakter. De nye kontraktene har medført en kostnadsreduksjon som gir en økonomisk effekt på mer enn 1 millioner kroner de neste fire årene, og ivaretar nødvendig innsparing ihht mandatet for omstillingsarbeidet.

Fase 2 av omstillingsprosjektet vil gå mer i dybden for å se nærmere på organisering av vegvedlikeholdet, standard på vegvedlikeholdet og vurdere mulighetene for reduksjon av antall km kommunal veg. I tillegg vil det måtte ses nærmere på Kostrarapporteringen da det i Econ rapport 2007–121 «Hva forklarer variasjonen i kommunale veiutgifter», dokumenters flere forhold som bidrar til at utgiftene til brutto driftsutgifter for kommune veger (som er benyttet her) er en vanskelig sammenligningsfaktor og derfor ikke nødvendigvis gir et korrekt bilde.

I 2013 ble det iverksatt et prosjekt for å redusere strømutgiftene til gatelys. Det ble ansatt en prosjektmedarbeider som hadde som oppgave å skaffe oversikt over gatelysene.

Gjennomgangen av gatelysene medførte en årlig kostnadsreduksjon på strøm gatelys på kr 200 000,-. I tillegg ble det i 2013 også etterbetalt for mye betalt strøm i 2012 for ca kr. 200 000,-.

Det er ønskelig å videreføre prosjektet «Gatelys» da det er vurdert at det er potensiale for å redusere strømutgiftene ytterligere. Gjennomføring av prosjektet krever for mye ressurser til at dette kan ikke gjøres ved siden av daglig drift. Ressurser til en prosjektstilling vurderes imidlertid å betale seg selv gjennom besparelser og bidra til framtidig reduserte strømkostnader.

Med bakgrunn i de nye kontraktene og gatelysprosjektet har arbeidsgruppe 11 –Samferdsel innfridd mandatet med besparelse på 1 mill kroner.

For og ivareta det kommunale veinettet i Vestvågøy kommune, må det gjøres tiltak for å sikre nødvendig kvalitet på veinettet. Mangel på stabilitet på personalsiden, og mangel på politisk vilje vedrørende hva som skal være kommunal vei preger kvaliteten og standarden på det kommunale veinettet. En fornyelse og klar strategi er nødvendig for å ivareta og forvalte vegnettet.

Det gjøres oppmerksom på at det er driftsbudsjett som er foreslått besparelser på. Evt. investering til reasfaltering og asfaltering, vil få en direkte innvirkning på KOSTRA tall "Netto driftsutgifter i kr pr. km kommunal" som PWS har sammenlignet i sin rapport. Hvis det bevilges og brukes 1 mil, på investeringer så må det trekkes fra sum besparelse her.

Forlagene til tiltak for å redusere driftskostnadene innenfor samferdsel er vist i tabellen under.

Oppsummering av tiltak:

Nr.	Beskrivelse	Konsekvens Brukere	Konsekvens Medarbeidere	Konsekvens Økonomi
A	Nye vedlikeholds- kontrakter.	Ingen	Ingen	-2.400 +1.000 (etterslep).
B	Gatelys.		Større kontroll	-500 Men vil kreve en investering for å kunne gi innsparing.
C	Reduksjon av antall km vei.	Private må selv gjøre vedlikehold.	Ingen	-800
D	Samarbeid med Statens Vegvesen om vedlikehold av riksvei/fylkesvei og kommunal vei.	Ingen	Ingen	Ukjent
E	Redusere standard og omfang på vedlikehold.	Private må selv gjøre vedlikehold. Fremkommelighet nedsatt på vinter på enkelte strekinger.	Ingen	-300 Avhengig av omfang.
F	Organisasjonsform og ressurser – veiområdet.	Bedre kvalitet	Større kontroll/kvalitet. Mindre sårbar.	+600
G	Retningslinjer for Graving i kommunalt veinett og gravegebyr – system.	Bedre kvalitet på veinett, der det er gravet lang/gjennom kommunal vei.	Større kontroll.	-300 Reduksjon av behov for vedlikehold.
	Sum endring økonomi			-2.700

Vedlegg

A: Mandat

Mandat og oppgaver

Hovedmål for arbeidsgruppa:

- Utarbeide forslag til tiltak som både reduserer driftsutgifter til, og antall meter kommunal vei.

Herunder følgende delmål:

1. Beskrive dagens veinett, bruk, standard og kostnader
2. Utarbeide tiltak som gir lavere utgifter på gatelys.
3. Utarbeide tiltak som gir lavere utgift og samtidig et forsvarlig tilbud på vei. Spesielt se på reduksjon i omfang av kommunale veier, og organisering av drift av disse.

Arbeidsgruppa skal legge fram tiltak med varig økonomisk effekt på minimum 1,0 mill kroner.

For øvrig skal arbeidsgruppa arbeide innenfor de mål og strategier som ligger i prosjektplanen for omstillingsprosjektet.

Bakgrunn og motivasjon

Analyserapport utarbeidet av PwC i mai 2014 viser at Vestvågøy kommune har relativt høye kostnader på samferdsel. Netto driftsutgift i kommunen ligger 2,3 mill kroner over sammenliknbare kommuner (KOSTRA gr. 11).

Leveranse og tidsfrister

Gruppen bes levere følgende dokumenter, til gitte frister. Alle dokumenter skal avgis til styringsgruppa (ved prosjektleder).

- Jevnlig statusrapport, på vedlagt mal. *Tidsfrister: den 20. i hver måned (ikke juli)*
- Rapport for delprosjektet, på vedlagt mal. *Tidsfrist: 1. oktober 2014*

Arbeidsgruppas sluttrapport skal i oppbygging, omfang, innhold og detaljeringsgrad være slik at den kan legges fram for politisk behandling uten ytterligere bearbeiding. Den skal inneholde konkrete forslag til endringer og tiltak, i henhold til mandatet. Den skal i hovedsak følge felles mal som er utarbeidet for rapporter som er utarbeidet. Det understrekes at det er styringsgruppa som legger rapporten fram for Kommunestyret, og at de kan komme til andre konklusjoner. Arbeidsgruppas innstilling vil imidlertid følge saken.

Hvis gruppa ser at tidsfristene ikke er gjennomførbare bes en straks gi tilbakemelding til prosjektleder.

Sammensetning

Arbeidsgruppa har følgende sammensetning:

Navn	Stilling	Rolle
Anne Sofie Nilsen	Enhetsleder Plan/Teknikk	Leder
Asbjørn Horn	Kommunalsjef	
Bernhard Rottem	Fagansvarlig vei	Sekretær
Gudmund Zakariassen	Trafikkskolelærer	Brukerrepresentant
Kirsti Johansen	Økonomirådgiver	

B: Rapport: Hva forklarer variasjoner i kommunale veiutgifter – ECON 2007

Rapporten finnes på www.evalueringsportalen.no med linken

<http://evalueringsportalen.no/evaluering/hva-forklarer-variasjoner-i-kommunale-veiutgifter-utarbeidet-for-kommunal-og-regionaldepartementet>

Rapporten er på 80 sider, og trykkes derfor ikke opp i papirutgaven.

C: Diagram KOSTRA

Diagram KOSTRA Folkemengde

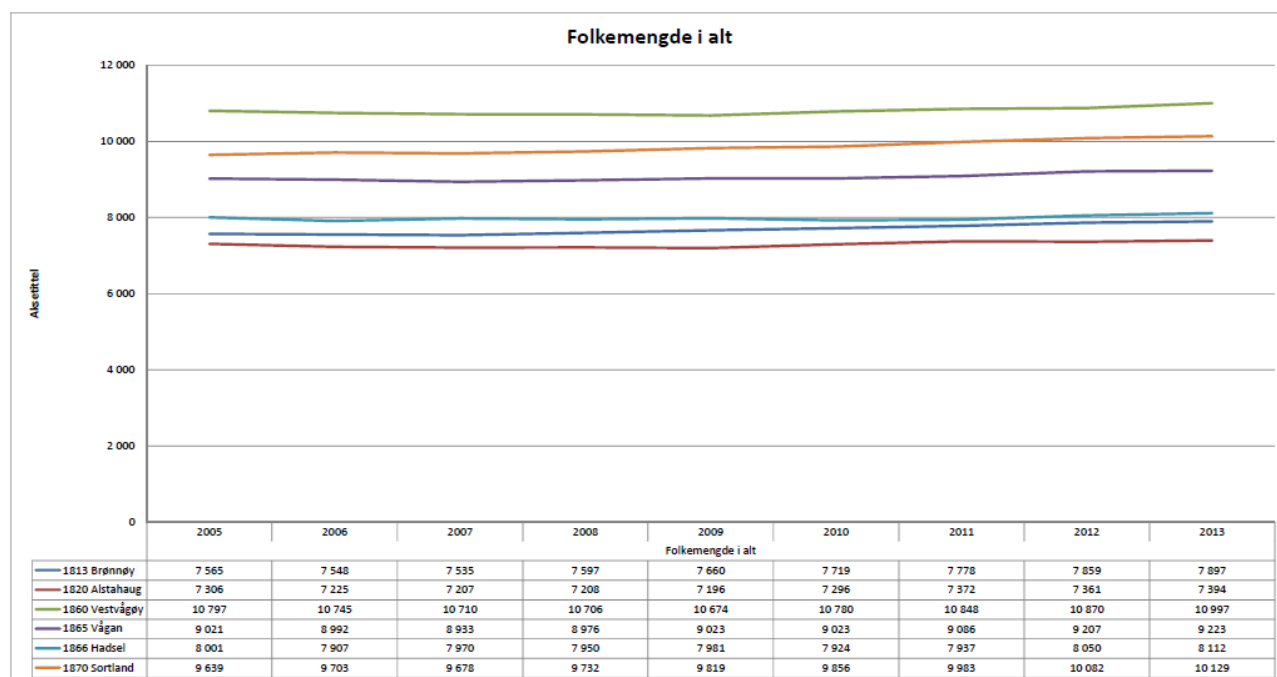


Diagram KOSTRA Antall personbiler

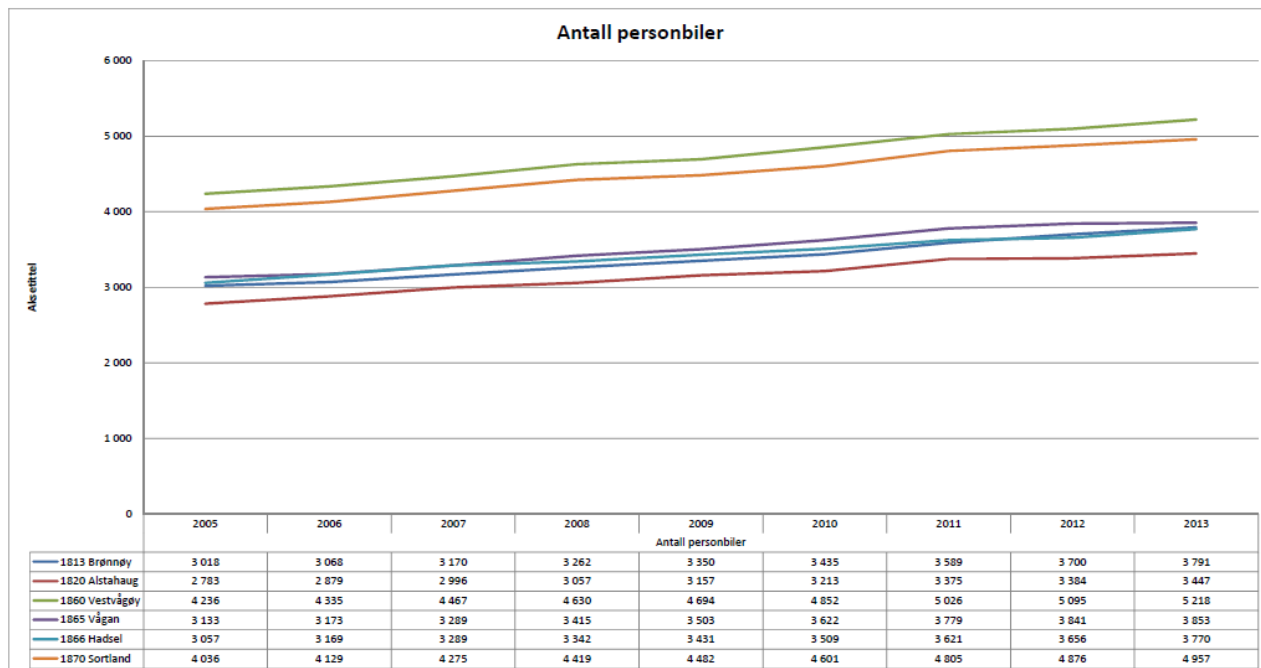


Diagram KOSTRA Kjørelenge kjøretøy

