



---

# **Innst. S. nr. 193**

**(2002–2003)**

**Innstilling til Stortinget  
fra kontroll- og konstitusjonskomiteen**

Dokument nr. 3:3 (2002–2003)

---

**Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen vedrørende  
Riksrevisjonens undersøkelse av planlegging og oppfølging av store  
veganlegg i Statens vegvesen**

**Referat fra åpen høring. Se vedlegg 2**





# Innst. S. nr. 193

(2002-2003)

## Innstilling til Stortinget fra kontroll- og konstitusjonskomiteen

Dokument nr. 3:3 (2002-2003)

### **Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen vedrørende Riksrevisjonens undersøkelse av plan- legging og oppfølging av store veganlegg i Statens vegvesen**

Til Stortinget

#### **1. SAMMENDRAG**

Veganlegg står for en betydelig andel av statens totale utgifter til investeringer. For planperioden 2002-2011 har myndighetene lagt til grunn en ramme på om lag 45 mrd. kroner. I tillegg kommer bidrag fra bompenger og annen tilleggsfinansiering, som er anslått til om lag 17 mrd. kroner for samme periode. Enkeltanlegg i vegsektoren består til dels av store og kompliserte prosjekter, noe som gjør at usikkerheten i forhold til tids- og kostnadsmessige rammer er vesentlig for denne typen prosjekter. Myndighetene har uttalt at arbeidet med å bedre styringen av statlige investeringer skal prioriteres. Dette gjør at det må stilles strenge krav til kvaliteten på planleggingen og gjennomføringen av store vegprosjekter.

Riksrevisjonen har undersøkt planlegging og oppfølging av store veganlegg i Statens vegvesen. Formålet har vært å undersøke om planprosessen, prosjektoppfølgningen og ressursallokeringen i forbindelse med Statens vegvesens gjennomføring av store vegprosjekter, er organisert på en måte som fremmer effektiv prosjektgjennomføring. Bakgrunnen er flere prosjekter de senere år med vesentlige kostnadsoverskridelser. Svikende planlegging har vært ansett som en hovedårsak til kostnadsoverskridelsene, samtidig som konsekvensene av et dårlig plangrunnlag kommer til uttrykk i gjennomføringsfasen.

Ut fra en vurdering av økonomisk størrelse og prosentvis overskridelse i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag, er fem vegprosjekter analysert: evt. 16 Aur-

land - Lærdal i Sogn og Fjordane, Trekantsambandet og Rv 555 Nygårdstangen - Gyldenpris i Hordaland, evt. 134 Drammen - Mjøndalen i Buskerud og Rv 159 Knatten - Vigernes x Rv 22 i Akershus.

#### **Planprosessen**

Riksrevisjonens undersøkelse viser at kostnadsoverslagene ikke alltid synes å tilfredsstille de krav som må stilles til slike kostnadsoverslag. Detaljerte kostnadsoverslag synes i enkelte tilfeller å mangle helt. Plangrunnlaget karakteriseres som sviktende ved oppstart av flere prosjekter. Det finnes eksempler på at reguleringsplaner for deler av et prosjekt ikke var godkjent da prosjektet ble satt i gang.

Usikkerhet ved de presenterte kostnadsanslag er generelt angitt med en margin på +/- 10 pst. Sannsynligheten for at kostnadene skal falle utenfor denne marginen blir ikke oppgitt. I tillegg er kostnadsanslagene et resultat av de erfaringstall og priser som legges til grunn for beregningene. Det gjør at det må stilles strenge krav til realismen i slike kostnadsoverslag.

Undersøkelsen har avdekket omfattende omprosjekteringer og omreguleringer for flere av prosjektene, noe som delvis er kommet i stand etter initiativ fra berørte kommuner. Dette har medført store kostnadsøkninger, og er en hovedårsak til de store kostnadsoverskridelsene.

#### **Prosjektoppfølgning**

Det foreligger i liten grad helhetlige sluttrapporter for prosjektene som er avsluttet. Dette fører til at erfaringsoverføringen blir svekket, noe som kan bidra til økt risiko knyttet til planleggingen og gjennomføringen av nye veganlegg.

Statens vegvesen har manglet et egnet styringsverktøy for styring og oppfølging av utbyggingsprosjekter. Dette er blitt vurdert som et stort problem i de fem prosjektene som inngår i undersøkelsen, noe som har vært kjent for Vegdirektoratet i lang tid.

### Allokering av midler

Undersøkelsen har ikke avdekket at manglende finansiering i vesentlig grad har hindret en effektiv gjennomføring av de fem aktuelle prosjektene. Prosjektene har i all hovedsak fått de nødvendige midler til tross for store kostnadsoverskridelser. Dette kan imidlertid føre til at planlagt allokering av midler, slik det for eksempel framgår av Nasjonal Transportplan, viser seg ikke å være realistisk.

### Samferdselsdepartementets kommentarer

Samferdselsdepartementet har i brev av 13. august 2002 avgitt uttalelse til Riksrevisjonens rapport. Samferdselsdepartementet ser det som viktig å forbedre kvaliteten på kostnadsoverslag for vegprosjekter og fremholder at det de senere år er iverksatt flere tiltak i denne sammenheng. Markedsutviklingen er en viktig usikkerhetsfaktor ved kostnadsberegningene. I tillegg har erfaringer gjort av Statens vegvesen vist at det er vanskelig å sikre seg mot uforutsette hendelser selv om det gjennomføres grundige forundersøkelser. Et viktig bidrag til å bedre kostnadsstyringen i Statens vegvesen er omorganiseringen som ble sluttført 1. januar 2003.

Ifølge departementet er det svært viktig at prosjekter ikke blir fremmet før reguleringsplanen er vedtatt og et kostnadsoverslag er utarbeidet på bakgrunn av vedtatt plan. Bakgrunnen er at det er kommunen som har vedtaksmyndighet i regulerings saker, men uten å ha kostnadsansvar, noe som departementet mener har vært kostnadsdrivende.

Samferdselsdepartementet er enig i at det ikke har vært gode nok styringsverktøy og rapporteringsrutiner i plan- og gjennomføringsperioden for de prosjektene som er blitt gjennomgått, og vil derfor arbeide videre med å utvikle verktøy, styringssystemer og kompetanse.

Departementet påpeker at alle vegprosjekter som overstiger 500 mill. kroner, er gjenstand for ekstern kvalitetssikring før de tas opp til bevilgning i Stortinget. Formålet er å få fram best mulige kostnadsoverslag for prosjektene og hvordan prosjektene skal styres for at kostnadsoverslaget ikke skal overskrides.

### Riksrevisjonens bemerkninger

Riksrevisjonen bemerker til departementets brev at det er av stor betydning at store utbyggingsprosjekter i vegsektoren blir planlagt og gjennomført på en måte som sikrer at kravene til kvalitet og nytteverdi blir oppfylt, samtidig som tids- og kostnadsrammene blir holdt. Videre påpeker Riksrevisjonen viktigheten av at reguleringsplaner i tillegg til å være vedtatt må være av høy kvalitet for å sikre et tilfredsstillende grunnlag for de tilhørende kostnadsberegningene. Riksrevisjonen vektlegger også viktigheten av et nært samarbeid med berørte kommuner i regulerings saker. Riksrevisjonen påpeker videre at myndighetene bør ha rutiner for å begrense fordyrende planendringer etter reguleringsvedtak og i byggeperioden, som har vist seg å være en viktig grunn til kostnadsoverskridelsene.

### Samferdselsdepartementets svar

I brev av 28. oktober 2002 har Samferdselsdepartementet svart at departementet slutter seg til Riksrevisjonens vurderinger. Departementet legger stor vekt på å forbedre kvaliteten på kostnadsoverslag for vegprosjekter.

### Riksrevisjonens uttalelse

Riksrevisjonen konstaterer at Samferdselsdepartementet slutter seg til Riksrevisjonens vurderinger og at det er enighet om behovet for å forbedre kvaliteten på kostnadsoverslag for vegprosjekter. Riksrevisjonen peker på viktigheten av god kontakt mellom vegmyndighetene og berørte kommuner ved utbygging av store vegprosjekter. Dette er nødvendig for å sikre effektive planprosesser og for at andre viktige samfunnshensyn som miljøhensyn, blir ivarettatt.

Riksrevisjonen ser det som viktig at et felles prosjektstyringsverktøy for vegprosjekter innføres i Statens vegvesen. Riksrevisjonen forutsetter at Samferdselsdepartementet holder seg orientert om sentrale problemområder knyttet til planlegging og oppfølging av store utbyggingsprosjekter i vegsektoren.

## 2. KOMITEENS BEHANDLING

Komiteen rettet 4. februar 2003 en henvendelse til samferdselsministeren hvor man stilte følgende spørsmål:

"1. Hvilke konkrete tiltak vil settes i verk for å redusere mulighetene for at budsjett overskrides i forbindelse med utbygging av store veganlegg i regi av Statens vegvesen?"

2. Er ovennevnte rapport (Riksrevisjonens dokument 3:3 (2002-2003) lagt til grunn som en vesentlig faktor i den pågående omorganiseringen av Statens vegvesen?"

I statsrådets svarbrev av 19. februar 2003 redegjør hun bl. a. nærmere for konkrete tiltak som er iverksatt eller vil bli iverksatt for å redusere muligheten for budsjettoverskridelser:

- Innføring av prosjektstyringsverktøy,
- Kontrakter mellom vegdirektøren og regionvegsjefene,
- Vedtatte reguleringsplaner,
- Ekstern kvalitetssikring,
- Omorganisering i Statens vegvesen,
- Utgivelse av håndbøker,
- Opplæringsprogram for brukere av Anslagsmetoden,
- Styrking av opplæring innenfor byggherrefunksjonen,
- Behandling av miljøspørsmål.

Når det gjaldt omorganiseringen av Statens vegvesen så var denne bestemt før Riksrevisjonens rapport ble lagt frem. Statsrådets svar av 19. februar 2003 følger vedlagt.

Som ledd i komiteens behandling av Riksrevisjonens dokument ble det mandag 24. mars 2003 avholdt åpne kontrollhøringer for å belyse saken. Høringene var åpne kontrollhøringer, jf. Stortingets forretningsorden § 21.

Tema for høringene var de forhold som fremkommer i Riksrevisjonens dokument samt å få nærmere informasjon om hvilke faktorer som påvirker gjennomføringen/-oppfølgingen av denne type prosjekter og hvorfor det synes vanskelig å kostnadsberegne prosjektene.

Følgende var invitert til høringene:

- samferdselsminister Torild Skogsholm,
- tidligere samferdselsminister Dag Jostein Fjærvoll,
- tidligere samferdselsminister Terje Moe Gustavsen,
- vegdirektør Olav Sjøfteland,
- Transportøkonomisk institutt.

Transportøkonomisk institutt var spesielt invitert for å redegjøre for erfaringer når det gjaldt: rutiner ved kostnadsberegning og konsekvenser ved feil kostnadsberegning i forhold til budsjett/vedtak, hvor i prosessen avvikene oppstår, kost-/nyttevurderinger i denne type prosjekter, praktiseringen av rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging samt konsekvenser for andre prosjekter ved overskridelser.

Referat fra de åpne kontrollhøringene ligger som vedlegg til innstillingen.

### 3. KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Berit Brørby, Kjell Engebretsen og Jørgen Kosmo, fra Høyre, André Dahl og Martin Engeset, fra Fremskrittspartiet, Carl I. Hagen og Henrik Rød, fra Sosialistisk Venstreparti, Siri Hall Arnøy og Ågot Valle og fra Kristelig Folkeparti, Modulf Aukan, viser til Riksrevisjonens rapport og gjennomgang av fire større vegprosjekter gjennomført i regi av Statens vegvesen på 1990-tallet. Undersøkelsen viser at det i disse prosjektene har vært betydelige overskridelser i forhold til de kostnadsberegninger som først ble gjort, og at det er forhold som tyder på at det i prosjektene har vært manglende kontroll i prosjektgjennomføringen. Komiteen vil bemerke at dette også tidligere har skjedd i gjennomføringen av større veganlegg gjennomført av Statens vegvesen. Komiteen er av den oppfatning at Riksrevisjonens rapport gir nyttig informasjon om gjennomføringen av enkelte større prosjekter. Komiteen er i denne sammenheng opptatt av at den informasjon som fremkommer om dette, bidrar med kunnskap til bedre kvalitetssikring og prosjektgjennomføring av fremtidige prosjekter som skal gjennomføres av Statens vegvesen. Dette for å unngå store overskridelser og andre forhold for fremtiden. Komiteen vil bemerke at investeringer innen vegsektoren årlig er en stor utgiftspost for staten. Dersom det blir betyde-

lige overskridelser på mange av de prosjektene som gjennomføres, vil dette totalt sett dreie seg om et stort beløp. Dette er midler som kunne vært benyttet til utbygging av andre prosjekter. Overskridelser rammer ikke kun det enkelte prosjekt hvor overskridelsen kommer, men også andre prosjekter som venter på tur for å få sin bevilgning. Overskridelser fører til misnøye og frustrasjon hos de bevilgende myndigheter som legger langsiktige planer for gjennomføring av investeringer innen vegsektoren, bl.a. i Nasjonal Transportplan. Dette fører til at ønskede prosjekter forskyves i forhold til tidligere stipulerte tidsplaner. At dette er en uholdbar situasjon, også for de styrende myndigheter, ble bekreftet av tidligere samferdselsminister Dag Jostein Fjærvoll under den åpne høring som komiteen avholdt om saken.

Riksrevisjonens rapport viser at det har manglet gode nok rutiner for prosjektgjennomføring og kostnadsberegning av slike prosjekter i Statens vegvesen. Komiteen har merket seg at Samferdselsdepartementet er enig i de vurderinger som er gjort av Riksrevisjonen om dette. Videre har komiteen merket seg at Samferdselsdepartementet har tatt tak i dette og iverksatt tiltak som skal bidra til en langt bedre prosjektgjennomføring enn tidligere. Komiteen er enig i at den nye organiseringen av Statens vegvesen fra 1. januar 2003, med et klarere skille mellom byggherrefunksjon og utbygging, samt samling av nøkkelkompetanse i færre enheter, vil kunne bidra til å sikre kvaliteten på en langt bedre måte enn under tidligere organisering. Komiteen vil imidlertid bemerke at omorganisering i seg selv ikke løser noen problemer, men kun er et virkemiddel for å oppnå det resultat som er ønskelig.

Komiteen viser til at en omorganisering av denne størrelse vil være krevende og vil kreve en betydelig oppfølging både fra Vegdirektoratet og fra Samferdselsdepartementet. Komiteen ber Regjeringen på egnet måte orientere Stortinget om fremdriften og gjennomføringen av omorganiseringen og om omorganiseringen har hatt en positiv effekt på prosjektstyringen i Statens vegvesen, herunder om omfanget av overskridelsene reduseres. Komiteen har merket seg at omorganiseringen vil medføre betydelige årlige besparelser. Vegdirektøren uttalte i den åpne høringen at man fra 2006 har som mål å spare 500 mill. kroner pr. år på grunn av omorganiseringen. Dersom en slik besparelse blir gjennomført, er det et klart tegn på at den tidligere organisering har vært lite optimal. En besparelse på 500 mill. kroner pr. år vil i seg selv kunne bidra til økte investeringer innen vegsektoren.

Komiteen har merket seg at vegdirektør Olav Sjøfteland uttalte under den åpne høringen at overskridelser i prosjekter ikke får noen direkte konkrete konsekvenser for de personer som har ledet prosjektet, men at man på sikt ser hva den enkelte arbeidstaker er god til å utføre av arbeidsoppgaver og at tildeling av fremtidige arbeidsoppgaver vil bære preg av tidligere resultater. Komiteen vil bemerke at det for gjennomføring av store prosjekter er helt avgjørende at man har personellressurser som har tilstrekkelig kompetanse til gjennomføring av denne typen komplekse prosjekter.

Det vil derfor ikke, etter komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiets oppfatning, være unaturlig at betydelige overskridelser og manglende prosjektgjennomføring får direkte konsekvenser for de ledere som er involvert i styringen av slike prosjekter.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen vurdere å innføre et regelverk hvor det kan få personmessige konsekvenser for leder, som er ansvarlig for godkjenning av kostnadsberegninger, som det blir overskridelser på mer enn 25 pst."

Komiteen har merket seg at alle større prosjekter, dvs. prosjekter over 500 mill. kroner, skal gjennomgå en ekstern kvalitetssikring før de blir igangsatt. Komiteen har merket seg dette, men vil påpeke at bruk av ekstern kompetanse ikke fritar Vegdirektoratet og Statens vegvesen for det ansvar som ligger hos disse etater.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti, viser til at Riksrevisjonen i rapporten uttaler at:

"en større grad av helhetstenkning som går utover rent vegfaglige spørsmål, vil være av det gode."

Flertallet viser videre til at Riksrevisjonen stiller spørsmål ved om Statens vegvesen har hatt tilstrekkelig fokus på miljøaspektene i de nevnte prosjekter. Flertallet peker i den forbindelse på Direktoratet for Naturforvaltnings brev til Samferdselsdepartementet av 15. januar 1992 hvor det heter om Trekantsambandet:

"Dette er ei sak der det er klargjort at det fins miljøvennlige alternativer, men der ein har valt ei løysing med sers alvorlege miljøverknader."

Flertallet er derfor tilfreds med at vegdirektøren under kontrollhøringen pekte på at Vegvesenet har bygd opp en god miljøkompetanse, og at etaten samarbeider med Fylkesmannens miljøvern avdeling. Statsråd Skogsholms tilsvarende av 19. februar 2003 til komiteen er likeledes positivt idet hun uttaler at Statens vegvesen har innskjerpet rutinene for behandling av miljøspørsmål. Flertallet forventer etter denne klargjøringen at de miljømessige hensyn vektlegges ved valg av transportinvesteringer, herunder vegløsninger.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Riksrevisjonen i rapporten uttaler at det har vært opplevd som et problem av flere prosjektledere at Statens vegvesen ikke har hatt et egnet verktøy for styring og oppfølging av utbyggingsprosjekter. I den forbindelse vises det også til Vegvesenets problemer med å kvalitetssikre beregningene av trafikkprognoser. Den offentlige arbeidsgruppen som gjennomgikk statlige investeringsprosjekter i samferdselsektoren uttalte i en rapport, datert 1. juli 1998, at trafikkprognoseberegningene for Kvisti bru (Osterøy-

brua) virker lite troverdige. Disse medlemmer imøteser implementeringen av Vegdirektoratets nye offisielle databaserte verktøy som er ment å kunne gi en løpende oppdatert status og prognoser for den økonomiske situasjonen på prosjektet. Disse medlemmer har merket seg at det har tatt lang tid å innføre dette konkrete tiltaket, og at Riksrevisjonen i den forbindelse stiller spørsmål ved Samferdselsdepartementets manglende initiativ.

Disse medlemmer viser til at Transportøkonomisk Institutt (TØI) i høringen uttalte at Statens vegvesen har et strukturelt problem idet det ikke utføres systematiske analyser av effekten av prosjekter. TØI ser dette som et kunnskapsinnhentingproblemm. Dette er i tråd med Riksrevisjonens rapport, som konkluderer med at det er svakheter med hensyn til erfaringsoverføringer og mangel på helhetlige sluttrapporter. Disse medlemmer slutter seg til TØIs anbefalinger om en integrert kunnskapsbase som del av ethvert prosjekt, slik at en for seinere tid vinner erfaringer gjennom de prosjekter som er gjennomført.

Disse medlemmer viser til at omorganiseringen av Statens vegvesen med utskilling av produksjonsvirksomheten innebærer en fraskrivelse av tilsynsmyndigheten. Denne omorganiseringen er av statsråden fremhevet som et av flere konkrete tiltak satt i verk for å forhindre store kostnadsoverskridelser. Disse medlemmer er avventende i forhold til Mestas inntreden som aktør på markedet. TØI uttaler i kontrollhøringen at vi får stadig færre aktører, og at det øker faren for prissamarbeid. Disse medlemmer merker seg at statsråden tror at Mesta vil være et korrektiv i markedet, samt at hun gjennom eierstyringen ikke vil godta prissamarbeid. Disse medlemmer forutsetter at statsråden med dette signaliserer et ønske om å utøve aktivt eierskap.

Komiteen viser til opplysninger som kom fram under kontrollhøringen angående de modeller som legges til grunn når Statens vegvesen skal foreta konsekvensanalyser som kreves gjennom Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. Representanten fra TØI framholdt at det er klart grunnlag for å forbedre modellverktøyet, slik at det blir mulig å framskaffe kunnskapsgrunnlag om alternative transportformer som er sammenliknbare. Komiteen viser til TØIs påpeking av at kollektivtrafikken gjennomgående blir vurdert ut fra bedriftsøkonomiske premisser, mens vegprosjekter blir vurdert ut fra samfunnsøkonomiske premisser.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti merker seg at vegdirektør Søfteland i sitt innlegg under kontrollhøringen poengterte det faktum at kommunene gjør planvedtak uten å ha kostnadsansvar. Flertallet viser i den forbindelse til viktigheten av et godt samarbeid mellom vegmyndigheter og kommunene, samt at innskjerping i rutiner innebærer at det skal foreligge reguleringsplan og byggeplan før den konkrete delen av anlegget blir satt i gang.

Komiteen har ingen ytterligere kommentarer og anbefaler at saken vedlegges protokollen.

#### **4. FORSLAG FRA MINDRETALL**

##### **Forslag fra Fremskrittspartiet:**

Stortinget ber Regjeringen vurdere å innføre et regelverk hvor det kan få personmessige konsekvenser for leder, som er ansvarlig for godkjenning av kostnadsberegninger, dersom det blir overskridelser på mer enn 25 pst.

#### **5. KOMITEENS TILRÅDING**

Komiteen viser til dokumentet og det som står foran og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument nr. 3:3 (2002-2003) - Riksrevisjonens undersøkelse av planlegging og oppfølging av store veganlegg i Staten vegvesen – vedlegges protokollen.

Oslo, i kontroll- og konstitusjonskomiteen, den 13. mai 2003

**Ågot Valle**  
leder

**Henrik Rød**  
ordfører

## Vedlegg 1

### **Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til kontroll- og konstitusjonskomiteen, datert 19. februar 2003**

#### **Riksrevisjonens undersøkelse av planlegging og oppfølging av store veganlegg i Statens vegvesen - Dokument nr. 3:3 (2002-2003)**

Jeg viser til brev av 4. februar 2003 fra Kontroll- og konstitusjonskomiteen i Stortinget til Samferdselsdepartementet.

I brevet har komiteen stilt følgende to spørsmål i forbindelse med behandlingen av ovennevnte undersøkelse:

1. Hvilke konkrete tiltak vil settes i verk for å redusere mulighetene for at budsjett overskrides i forbindelse med utbygging av store veganlegg i regi av Statens vegvesen?
2. Er ovennevnte rapport lagt til grunn som en vesentlig faktor i den pågående omorganiseringen av Statens vegvesen?

#### **Ad 1.**

Jeg vil innledningsvis påpeke at det er en meget viktig oppgave å forbedre kvaliteten på kostnadsoverslag for vegprosjekter. Kvaliteten på kostnadsoverslag og prosjektstyring vil alltid kunne forbedres. Jeg er enig med Riksrevisjonen at det ikke har vært gode nok styringsverktøy og rapporteringsrutiner i plan- og gjennomføringsperioden for de prosjektene som er blitt gjennomgått. Dette gjelder spesielt forsinket innføring av et fullverdig prosjektstyringsverktøy. Vegvesenet har imidlertid tatt konsekvensen av dette og det har i de senere årene vært en kontinuerlig prosess for å forbedre rutiner og styringssystemer for å unngå kostnadsoverskridelser.

Det utarbeides årlig en budsjettanalyse med bakgrunn i kostnadsutviklingen på investeringsprosjektene. På landsbasis viser kurven for kostnadsoverskridelser en klart nedadgående tendens.

Riksrevisjonens rapport tar utgangspunkt i fem større prosjekter som enten er avsluttet eller blir avsluttet i 2003. Dette innebærer at de alle har vært planlagt før 1995 under til dels andre forutsetninger enn det som er gjeldende i dag. De fem prosjektene er utvalgt fordi de har spesielt store overskridelser. Utvalget er således ikke representativt for helheten av Statens vegvesens prosjekter. Dette begrenser Riksrevisjonens muligheter for å trekke generelle konklusjoner.

Jeg vil i det nedenstående redegjøre for konkrete tiltak som er satt i verk, eller vil bli satt i verk for å redusere mulighetene for budsjettoverskridelser ved utbygging av store veganlegg i regi av Statens vegvesen.

#### ***Innføring av nytt prosjektstyringsverktøy***

Det nye prosjektstyringsverktøyet er tatt i bruk på alle utbyggingsprosjekter fra 1. januar 2003. Verktøyet har en dynamisk funksjon ved at det vil gi løpende oppdatert status og prognose for den økonomiske situasjo-

nen på prosjektet, både på overordnet og detaljert nivå. Det vil dekke behovet både for de små og de større, mer kompliserte prosjektene.

#### ***Kontrakter mellom vegdirektøren og regionvegsjefene***

I de årlige kontraktene mellom vegdirektøren og regionvegsjefene blir det stilt krav og satt mål innenfor kostnadsstyring og oppfølging av utbyggingsprosjekter. I kontrakten for 2003 er det satt opp følgende konkrete mål:

#### **Kostnadsoverslag:**

- I hver region skal det innen 1. februar 2003 etableres en gruppe som skal kvalitetssikre kostnadene for utbyggingsprosjekter. Alle kostnadsoverslag for utbyggingsprosjekter > 100 mill. kr og alle kostnadsoverslag for funksjonskontrakter for drift og vedlikehold skal kvalitetssikres. For prosjekter med kostnadsoverslag > 200 mill. kr skal disse i tillegg sendes Vegdirektoratet for kvalitetssikring.

#### **Prosjektgjennomføring:**

- Alle utbyggingsprosjekter skal ta i bruk nytt prosjektstyringsverktøy.
- For alle strekningsvise utbyggingsprosjekter med førstegangsbevilgning i 2003 gjelder følgende:
  - regionvegsjef har ansvar for styringsmålet P50 (et overslag som har samme sannsynlighet for besparelser som kostnadsøkning).
  - utbyggingsprosjektets styringsmål settes lavere, for eksempel P45. Dette skal være et incitament for å holde sluttkostnadene nede.
- Sluttkostnaden for hvert enkelt utbyggingsprosjekt skal ligge innenfor +/-10 pst i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag.
- Samlet kostnadsavvik i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag for alle strekningsvise utbyggingsprosjekter i regionen skal ligge innenfor +/-5 pst.

#### **Enhetlig oppreden:**

- Opprette regionalt Byggherreforum innen 1. februar med representanter fra distriktene og Trafikk og Utbygging ved regionkontoret

#### ***Vedtatt reguleringsplan***

Etter at plan- og bygningsloven ble gjort gjeldende for planlegging av alle vegprosjekter er det kommunene som har vedtaksmyndighet for reguleringsplaner. Kommunene har imidlertid ikke kostnadsansvaret og dette har i flere tilfeller vist seg å være kostnadsdrivende for Statens vegvesen. Krav om vedtatt reguleringsplan før prosjektet tas opp til bevilgning er innskjerpet.



### **Ekstern kvalitetssikring**

Alle vegprosjekter som overstiger 500 mill. kr, er nå gjenstand for en ekstern kvalitetssikring før de tas opp til bevilgning av Stortinget. Kvalitetssikringsarbeidet utføres av uavhengige konsulenter på oppdrag av Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet. En rekke vegprosjekter har allerede vært gjennom denne prosessen, der formålene er å få frem best mulige kostnadsoverslag for prosjektene og hvordan prosjektene skal styres for at kostnadsoverslaget ikke skal overskrides.

I St.prp. nr. 60 (2001-2002) ble Stortinget orientert om utvidede styringsprinsipper for store prosjekter som har gjennomgått ekstern kvalitetssikring. Kostnadene blir ikke lenger omtalt som overslag, men får begrepene styringsramme og kostnadsramme. *Styringsramme* omfatter de samlede kostnadene som Samferdselsdepartementet venter at Statens vegvesen skal realisere prosjektet for. Departementet legger til grunn at styringsrammen for de fleste prosjektene vil ligge på 50 pst. sannsynlighet for at det ikke blir overskridelse. Det blir ikke gjort framlegg om at Stortinget skal gjøre formelle vedtak i forhold til styringsrammen. *Kostnadsramme* er styringsrammen med tillegg av nødvendig avsetning for usikkerhet. Størrelsen på avsetningen vil bli vurdert med utgangspunkt i anbefalinger fra vegvesenet og hver enkelt kvalitetssikringsrapport. Kostnadsrammen skal oppfattes som det øvre finansielle taket for hvert enkelt prosjekt. Dersom det gjennom utbyggingsperioden blir rom for det, vil avsetningene for usikkerhet bli redusert og i stedet brukt på andre prosjekter iht. marginallister.

### **Omorganisering av Statens vegvesen**

Statens vegvesen ble omorganisert fra 1. januar 2003. Forvaltningseenheten ble da organisert i fem regioner i stedet for de tidligere fylkesvise vegkontorene. Ved å samle kompetansen innenfor planlegging og prosjektgjennomføring på denne måten vil en få sterke fagmiljøer innenfor bl.a. prosjektledelse. Omorganiseringen vil også føre til at styringslinjene i etaten blir enklere og bedre.

### **Statens vegvesens produksjonsvirksomhet skilt ut som statlig aksjeselskap**

Statens vegvesens produksjonsvirksomhet er fra 1. januar 2003 utskilt i et statlig aksjeselskap. Dette vil bl.a. resultere i et klart skille mellom forvaltning og produksjon, noe som igjen vil gi en mer profesjonell byggherrefunksjon, og bidra til å styrke styringen av kostnader og prosjektgjennomføring.

### **Utgivelse av håndbøker**

Mye av styringen av virksomheten i Statens vegvesen skjer gjennom utgivelser av retningslinjer og håndbøker. Det ble startet opp flere ulike prosjekter på slutten av 1990-tallet. De viktigste i denne sammenheng er:

- Utarbeidelse av kostnadsoverslag ved hjelp av trinnvismetoden. Ny håndbok ble utgitt høsten 2000.

- Innføring av rutiner for prosjektgjennomføring med vekt på kvalitetsplaner. Ny håndbok, Styring av utbyggingsprosjekter, ble utgitt høsten 2001.

### **Prisbank og økonomisk sluttrapportering og erfaringsoverføring**

Viktigheten av å benytte oppdaterte og realistiske erfaringstall ved kostnadsberegning er helt grunnleggende. Det er utviklet et system og elektronisk verktøy som skal sikre teknisk sluttrapportering og erfaringsoverføring etter prosjektgjennomføring. Verktøyet skal tas i bruk i 2003. Det er nylig inngått et samarbeid med NTNU om utviklingen av en felles landsdekkende løsning for prisbank og økonomisk sluttrapportering. Arbeidet er forsert som en følge av Riksrevisjonens dokument 3:3.

### **Opplæringsprogram for bruk av Anslagmetoden**

For utarbeidelse av kostnadsoverslag generelt ble Anslagmetoden innført i 1993. I de første årene var metoden under stadig utvikling. Årlig opplæringskurs ble gitt og i 1998 ble det gjennomført et omfattende opplæringsprogram. Kurs er gjennomført for ytterligere å heve de ansattes kompetanse og dette er et arbeid som vil fortsette.

### **Styrking av opplæring innenfor byggherrefunksjonen**

Etaten vil være en ledende byggherre i anleggsmarkedet i Norge. Etaten vil derfor styrke opplæringen innenfor byggherrefunksjonen og vil starte en sentral byggherreopplæring høsten 2003. Dette er en videreutvikling av det arbeidet som har vært gjort ved Bygge- og Anleggslederskolen de siste 10 årene. Utarbeidelse av kostnadsoverslag og prosjektstyring er to viktige temaer. Det er nylig startet opp et samarbeidsprosjekt med NTNU som tar sikte på en utdanning/videreutdanning av prosessledere i etaten. For å oppgradere oppgavens viktighet/status søkes etterutdanningen gjort eksamensrettet.

### **Behandling av miljøspørsmål**

På grunn av den økende oppmerksomheten om miljøforhold er det i revidert utgave av håndbok 151 innskjerpet rutiner for behandlingen av miljøspørsmål. Slike forhold skal i størst mulig grad være avklart i reguleringsplanen, eventuelt i konsekvensutredningen, på detaljert nivå. Før endelig kostnadsoverslag fastsettes blir det innhentet tillatelser fra eksterne myndigheter.

### **Ad 2.**

Omorganiseringen av Statens vegvesen var bestemt før Riksrevisjonens rapport ble lagt frem. Imidlertid hadde etaten selv erfart at en samling av kompetanse innenfor planlegging, prosjektering, kostnadsberegning og prosjektledelse var nødvendig. Dette var viktige grunner for at det ble valgt en regional organisering av etaten. Færre enheter og samling av kompetanse vil føre til en mer enhetlig prosjektgjennomføring og derved bedre kostnadskontroll.



**Referat  
fra åpen høring  
vedrørende**

**Riksrevisjonens undersøkelse av planlegging og oppfølging  
av store veganlegg i Statens vegvesen  
(Dokument nr. 3:3 (2002-2003))**

*Høring mandag den 24. mars 2003:*

Vegdirektør Olav Søfteland .....	*	3
Tidligere samferdselsminister Dag Jostein Fjærvoll .....	*	11
Tidligere samferdselsminister Terje Moe Gustavsen .....	*	18
Transportøkonomisk institutt ved Sverre Strand og Knut Østmoe .....	*	25
Samferdselsminister Torild Skogsholm og medsittere Knut Rønning og Per Sanderud .....	*	32



## Åpen høring i kontroll- og konstitusjonskomiteen mandag den 24. mars 2003 kl. 09.30

Møteleder: Å g o t V a l l e ( S V )  
(komiteens leder)

S a k :

Riksrevisjonens undersøkelse av planlegging og oppfølging av store veganlegg i Statens vegvesen  
(Dokument nr. 3:3 (2002-2003))

### *Høring med vegdirektør Olav Søfteland*

**Møtelederen:** I forbindelse med vår behandling av denne saken har vi besluttet å ha en åpen kontrollhøring.

Regelverket for disse høringene er noe spesielt i forhold til andre høringer. Det er sendt til dem som er invitert. Vi kommer til å gi de inviterte 10 minutter til en innledning. Så har saksordfører og hans parti 15 minutter til disposisjon til utspørring. De øvrige partiene har 10 minutter til disposisjon. Deretter får de inviterte 5 minutter til en oppsummering dersom de ønsker det.

Det blir tatt stenografiske referat fra høringen, og vi kommer til å holde på til ca. kl. 16 hvis alle bruker den tiden som de har muligheten til å bruke.

Vi har invitert Vegdirektoratet, ved vegdirektør Olav Søfteland, tidligere samferdselsministre Dag Jostein Fjærvoll og Terje Moe Gustavsen, nåværende samferdselsminister og Transportøkonomisk institutt til disse høringene. Vi håper vi kan få belyst denne problemstillingen så godt at vi kan gi en god og kvalifisert innstilling til Stortinget.

Da ønsker jeg først vegdirektør Olav Søfteland velkommen. Han har med seg Lars Aksnes.

**Olav Søfteland:** Planlegging og gjennomføring av store veganlegg er komplisert, spesielt i byområde. Når anlegget skal skje i eller under jord- eller fjelloverflata, er det vanskelegare enn elles. Det er mange interesser som knyter seg til eit veganlegg og dermed påverkar resultatet. Kommunane gjer planvedtak utan å ha kostnadsansvar. Saka gjeld derfor meir enn det å laga kostnadsoverslag, sjølv om sluttkostnaden er ein viktig indikasjon på om prosjektet har vore godt eller dårleg gjennomført.

Når Vegdirektoratet oppgir eit overslag til Samferdselsdepartementet som skal vera grunnlag for Stortingets endelige vedtak om eit prosjekt, er vi svært opptekne av at overslaget skal vera så korrekt som det er rimeleg å venta. Dette betyr at vi legg vekt på å oppgi det overslaget som vi meiner er mest sannsynleg, og det er vanleg å rekna med ei uvisse på +/- 10 pst. Men det er også 30 pst. sannsynleg at kostnadene skal over- eller underskride desse grensene. Dette er det gjort greie for i budsjettproposisjonen for 1994.

Vi opererer ikkje med større reserver, for vi veit at eit romsleg overslag også kan vera kostnadsdrivande. Derfor gir vi oss sjølv eit krevjande grunnlag som vi seinare blir vurderte i forhold til.

Erfaringar frå kva tidlegare anlegg har kosta, er svært viktige når vi skal laga eit overslag. Men det kan henda at marknaden har endra seg, slik at erfaringane ikkje gjeld når anlegget skal gjennomførast. Det kan t.d. bli ei uventa prisstigning, og på slutten av 1990-talet auka prisane noko sterkare enn åra før. I dei prisomregningsfaktorane som blir brukte, blir det trekt frå 1 pst. pro anno på grunn av føresett effektivisering. Men dette er ikkje noko som treng å slå ut i dei prisane vi får frå entreprenørane.

I det siste har vi frå Konkurransetilsynet høyrert om marknadsdeling og prissamarbeid, og då spekulerer vi sjølvsagt over om og eventuelt kvar vi er blitt lurte.

Når resultatet ikkje er blitt slik som prognosen var, er vi svært lei oss for det, også når det skuldast forhold som vi ikkje eller i liten grad kan klandra oss sjølv for. Eg vil gjera greie for nokre slike forhold, og eg vonar det ikkje blir oppfatta som eit forsvar som bortforklarer alvoret i saka, for vi tek denne saka særskilt alvorleg.

Når det gjeld dei fem anlegga som Riksrevisjonen har revidert, varierer resultatet etter mi mening frå nesten mønsteranlegg til svært dårleg resultat. Anlegga er i hovudsak planlagde før 1995 under til dels andre føresetnader enn dei vi har i dag. Utviklinga for prosjekta har ikkje vore ukjend for oss. Problema er kjende og har vore dokumenterte overfor Samferdselsdepartementet og Stortinget gjennom fleire dokument, og årleg blir Stortinget orientert gjennom budsjettproposisjonen. To av prosjekta har vore reviderte av vår eigen internrevisjon.

Med utgangspunkt i dei erfaringane vi har gjort, er det utgreidd og sett i verk fleire tiltak for at vi skal bli meir effektive og dermed oppnå eit betre resultat. Desse tiltaka er utvikla og sette i verk uavhengig av den rapporten frå Riksrevisjonen som no ligg til behandling, og tiltaka har alltid gitt gode resultat. Oversikt over slike tiltak er gitt i brev frå samferdselsministeren til Stortingets kontroll- og konstitusjonskomite 19. februar i år. Eg går derfor ikkje nærmare inn på dette her.

Vi har hatt utkast til Riksrevisjonens rapport til utsegn med knappe tidsfristar. Vi har gjort merksam på nokre feil og feilvurderingar, som er melde vidare frå Samferdselsdepartementet, men alt er ikkje teke omsyn til. Eg nemner her at Aurland-Lærdal er blitt 30 mill. kr billigare enn oppgitt. Drammen-Mjøndalen ser ut til å bli 40 mill. kr billigare, men det har vi ikkje korrigert for før.

For Aurland-Lærdal er det hevda at det låg føre «ingen reguleringsplaner da Stortinget vedtok utbyggingen». Det ser her ut til at ein tenkjer på Stortingets vedtak frå 1992 om stamvegvalet Bergen-Oslo. For slike utgreingar er det ikkje vanleg å ha reguleringsplanar. Det ville vera eit urimeleg krav. Det er også hevda at for Lærdal-sida av anlegget var det ikkje vedteke reguleringsplan før i 1998, medan anlegget starta i 1995. Her er det ei misforståing. Vi hadde reguleringsplanar for heile anlegget før anleggsstart, men Lærdal kommune endra planen i 1998 – kostnad 3 mill. kr – og Aurland kommune endra planen i 1999.

For Trekantsambandet er det peika på at det ikkje låg føre byggeplanar med tilhøyrande overslag og tilbudsdokument for heile prosjektet før anleggsarbeidet tok til.

Dette kan lesast som ein kritisk merknad. Men det er ikkje vanleg at dette er gjort før anleggsarbeid tek til.

Det er også kritiske merknader til at økonomisystemet vårt ikkje er godt nok for prosjektstyring. Vi såg for ei god stund sidan at slike system måtte skiljast. Økonomisystemet har vi fått på plass, og no, frå i år av, har vi også eit prosjektstyringssystem for heile Vegvesenet. Men dette betyr ikkje at vi ikkje har hatt prosjektstyringsverktøy før. Det har vore meir opp til det enkelte vegkontoret og den enkelte prosjektleiaren.

Eg minner så om at vi i 1998 la om budsjettssystemet vårt ved at administrasjonskostnader som før var haldne utanfor kostnadsoverslaga, no vart tekne med. Dette utgjorde ein «kostnadsauke» på 5–7 pst.

Om dei reviderte anlegga vil eg i denne innleiinga koma med nokre ganske få merknader.

Trekantsambandet – 30 pst. kostnadsauke. Av dette har 8 pst. si årsak i forhold som vi ikkje hadde grunnlag for å ta med, 22 pst. kjem av diverse undervurdering. Vi vart bl.a. ganske overraska over marknaden då tilboda kom. Så var vi for seine med å gjera endringar som kunne ha redusert overslaget.

Rv 159 Knatten–Vigernes – eit anlegg med lang historie. Vi var altfor utolmodige med å koma i gang då vi fekk dei formelle vedtaka. Planane var ikkje oppdaterte korkje når det gjeld samla overslag eller gode nok byggeplanar. Vi sette arbeidet for tidleg i gang. Eit dårleg resultat!

Aurland–Lærdal – overskriding på 19 pst. 9 pst. heng saman med fjellsikringsbehov. Det er det veldig vanskeleg å føresjå. Dei velkjende «hallane» – for dei som har reist gjennom tunnelen – var også med som eit sikrings tiltak i dette beløpet. Resten – ca. halvparten – har sin grunn i forhold som vi ikkje kan rekna som overskriding på grunn av offentlege påbod og administrasjonskostnader. Så dette var eit svært godt resultat.

Drammen–Mjøndalen – overskriding på 21 pst. etter våre no korrigerede tal. Vi fekk uføresette planendringar i Nedre Eiker, ekstrakostnader med fjerning av gamle søppelfyllingar, som vi hadde teke atterhald om, men som vi ikkje hadde hatt grunnlag for å kostnadsrekne. Både vi og Drammen kommune var for utolmodige etter å setje anlegget i gang. Vi sette altså i gang for tidleg.

Nygårdstangen–Gyldenpris i Bergen – overskriding på 44 pst. Alle undervurderte på planstadiet kostnaden ved å byggja ein brutype som ikkje hadde vore bygd sidan midt på 1950-talet. Det var også undervurdering av kva som etter miljørevisjonar krevst ved anleggsarbeid i by. Så fekk vi ein kostnadsauke på grunn av forureina grunn – det var ingen som visste om det på førehand – og eit pålegg om å byggja eit luftreinseanlegg til 20 mill. kr som sannsynlegvis er unødvendig.

Når det gjeld omtalen elles av anlegga, viser vi til ei faktabeskriving som Vegdirektoratet har sendt til Samferdselsdepartementet 2. august 2002, og som departementet har sendt vidare til Riksrevisjonen 13. august 2002.

Ein viktig lærdom av det eg no har nemnt, er at det er veldig lett å setja anlegg for tidleg i gang, og det er ein lærdom som vi må ta med oss.

Så vil eg påpeika at Riksrevisjonen har intervjuet personar som har vore tilknytte prosjekta, og at det her har kome fram synspunkt om kva som kunne vore gjort annleis. Det er ikkje sikkert at enkeltsynspunkt gir den rette forklaringa på kva som kunne vore gjort for å få ei betre gjennomføring. Det er vegsjefen som må ta totalansvaret for det som er gjort på fylkesnivå.

Takk.

**Møtelederen:** Da gir jeg ordet videre til saksordføreren, Henrik Rød fra Fremskrittspartiet. Vær så god.

**Henrik Rød (FrP):** Takk for det, leder. Også takk til veidirektøren for innledningsforedraget.

Denne rapporten fra Riksrevisjonen omhandler fem prosjekter totalt sett som i varierende grad viser overskridelser, men alle har betydelige overskridelser. Det jeg er litt interessert i at veidirektøren kan utdype, er hvordan disse funnene stiller seg i forhold til det generelle i alle større veiprosjekter som Statens vegvesen har ansvaret for. Er det slik at det er kutyme at det er overskridelser, eller skiller disse seg ut i negativ retning?

**Olav Søfteland:** Riksrevisjonen seier at desse anlegga ikkje nødvendigvis er representative. Men når vi seier pluss-minus ei grense, er det lettare for at det blir pluss enn minus, fordi ei viktig årsak til overskridingar er uføresette ting, og det kostar pengar.

Over tid har overskridingane variert. I annan halvpart av 1990-talet fekk vi ein kraftig auke på grunn av administrasjonskostnadene, som ikkje er overskriding, men også på grunn av planendring. Noko av dette er snudd, så no har vi ei kraftig forbetring.

Men heilt presis på spørsmålet varierer overskridingane og det at vi har gjort det billigare, ein god del. Desse anlegga er ikkje representative korkje i storleik eller når det gjeld overskriding.

**Henrik Rød (FrP):** Du nevnte noe i innledningsforedraget ditt som jeg bet meg merke i. Du sa at – jeg fikk ikke riktig med meg hvilket prosjekt det var – halvparten av kostnadsøkningen ikke kunne regnes som overskridelser. Kan du utdype det? Det er jo en kostnadsberegning, og det er jo et overslag som er oversendt til Stortinget. Hvordan vil du definere det som da ikke kan regnes som overskridelse?

**Olav Søfteland:** Dette gjekk på anlegget Aurland–Lærdal, som har ei overskriding på ca. 20 pst. Då sa eg at ca. halvparten var rekna som overskridingar. Det var på grunn av anna vurdering av fjellsikringsarbeidet. Det rekna vi som overskriding. Men eg understrekar at det er det veldig vanskeleg å anslå.

Det som då ikkje var med, var dei endra rutinane for administrasjonskostnader – i underkant av 5 pst. Så hadde vi nokre offentlege påbod frå fylkesmannen, og kommunen endra reguleringsplanen. Det vart ført på det anlegget også – det står i proposisjonen – at vi skulle ta med ei konsekvensutgreiing for vidareføring av anlegget

i Lærdalsdalen. Vi har også utbetra tilstøytande tunnel, som vi fann føremålstenleg å gjera i tilknytning til anlegget. Så hadde vi ei ulykke med eit kvikkleireras, som er i underkant av 2 pst., som eg ikkje har rekna som overskriding.

Det var dette anlegget eg meinte, som eigentleg er eit mønsteranlegg, og eg kan fortelja at når folk kjem på synfaring på det anlegget, er det ingen som kan forstå at vi kunne gjera dette anlegget så billeg som vi har gjort.

**Henrik Rød (FrP):** Men flere av de tingene som du nevner, som ikke kan regnes som overskridelser, burde vel vært mulig å forutsi i en eller annen form. Vil du si noe om kompetansen i Statens vegvesen hos dem som har ansvaret for å foreta disse beregningene? Har man tilstrekkelig kompetanse på dette området etter veidirektørens syn?

**Olav Søfteland:** Vi har brukt den absolutt beste kompetansen som vi har i landet på dette, og ser vi internasjonalt, står den kompetansen seg veldig bra.

Så er det spørsmål om vi kunne føresjå det. Ja, vi kunne kanskje føresjå det på den måten at vi la inn større reserver. Men det er slik, som eg sa i innleiingsforedraget mitt, at eit romsleg overslag er kostnadsdrivande. Det er lettare når ting dukkar opp som ein vil ha gjort, når ein har ei romslegare ramme. Vi fører derfor ein streng politikk på dette. Prosjektleiarane skal ha strenge rammer ved avvegingar.

**Henrik Rød (FrP):** Hvor i organisasjonen er det disse kostnadsberegningene finner sted? Hvem i organisasjonen er det som utfører dem, og hvem er det som godkjenner overslagene og beregningene?

**Olav Søfteland:** På slike prosjekt som dette blir overslaga gjorde ved vegkontora. Dette ligg jo før den organisasjonsordninga vi har no. Det er egne folk, delvis ved konsulentar, og ved sånne store overslag blir det også gjennomgått i Vegdirektoratet.

**Henrik Rød (FrP):** Det var i forhold til den tidligere praksisen. Hvordan er dagens praksis? Du sa at det var før omorganiseringen. Hvor vil ansvaret ligge for disse beregningene etter dagens modell?

**Olav Søfteland:** Det er i prinsippet akkurat det same. Men no har vi fem regionvegkontor i staden for 19 vegkontor. Litt av tanken med det er at vi ikkje skal spreia spesialkompetansen så mykje som vi har gjort før.

**Henrik Rød (FrP):** Bare for å si det: De prosjektene som Riksrevisjonen omtaler, er i all hovedsak historie. Det som er det interessante nå, er å fokusere på hva som er gjort, og hva som gjøres for å forbedre rutinene, slik at man skal unngå disse tingene i framtiden. Det er det som på en måte er formålet med denne gjennomgangen. Hvis man skal dra en parallell til det private næringsliv og entreprenørbedrifter, vil man jo anta at for dem som er an-

svarlige for slike kostnadsberegninger og overslag som viser seg etterpå å holde lite stikk og få store sprekker, ville dette fått visse konsekvenser. Er det en tankegang som veidirektøren deler, og er det noe som blir praktisert i Statens vegvesen?

**Olav Søfteland:** Ja, ved gjennomføring av prosjekt ser vi jo kva folk er flinke til og mindre flinke til, og det tek vi omsyn til ved vidare arbeid.

**Henrik Rød (FrP):** Men dersom en ansvarlig for en beregning har godkjent et kostnadsoverslag som det viser seg i ettertid overhodet ikke holder, er det slik at det vil få noen direkte konsekvenser for vedkommende, eller er det bare slik at det blir sett på ved tildeling av senere oppdrag?

**Olav Søfteland:** Det siste, det at vi tek omsyn til at vi har sett kva folk kan, det er jo ein viktig del. Men slike konsekvensar som eg forstår ligg i spørsmålet, har det aldri vore aktuelt å trekkja.

**Henrik Rød (FrP):** Er det et virkemiddel som veidirektøren vil vurdere i framtiden?

**Olav Søfteland:** Eg vil ikkje svara hypotetisk på slike saker, men vi plasserer folk der vi synest at dei duger best.

**Henrik Rød (FrP):** Når det dreier seg om dette med kompetanse, som vi har vært litt inne på, mener dere at Statens vegvesen etter dagens organisering har tilstrekkelig kompetanse i organisasjonen til å foreta slike beregninger og godkjenne dem?

**Olav Søfteland:** Vi har svært god kompetanse, men vi nyttar også konsulentar.

**Henrik Rød (FrP):** Hvordan er rekrutteringen i Statens vegvesen typisk sett i forhold til dem som skal bekle disse stillingene – er det personer fra andre virksomheter, er det nyutdannede? Kan du si noe om rekrutteringen til denne typen stillinger?

**Olav Søfteland:** Vel, ein stor etat som Statens vegvesen rekrutterer mykje ved nyutdanna folk, men då får dei opplæring i etaten, så det er ikkje ferske folk som blir sette til å få avgjerande innverknad på slike prosjekt som vi snakkar om i dag.

**Henrik Rød (FrP):** Du har vært inne på den omorganiseringen – og den er også viet oppmerksomhet i de dokumenter som vi har sett – som har funnet sted i Statens vegvesen. På hvilken måte mener dere at den omorganiseringen vil sikre oss at vi får færre slike overskridelsesaker i framtiden? Hva er det som konkret er satt inn av virkemidler og tiltak for å hindre dette?

**Olav Søfteland:** Først eit litt meir utfyllande svar på førre spørsmål: I dei tiltaka som vi har sett i verk for å få betre prosjektgjennomføring, har vi også no eit ganske omfattande opplæringsprogram for dette. Når det gjeld omorganiseringa, består ho i hovudsak av, i høve til det som er aktuelt her, at i staden for 19 fylkesvise vegkontor er Vegvesenet no organisert i fem regionar. Det eg vil nemna i tilknytning til dette, er at no får vi mindre spreiring av kompetanse, betre utnytting av kompetanse, og då er det mindre risiko for at ein ikkje har den aller beste kompetansen på det enkelte prosjektet.

**Henrik Rød (FrP):** Men noe mer spesifikt på det: Jeg oppfatter ikke at en sammenslåing og overgang til regionstankegang alene er nok til å motvirke disse overskridelsene. Det må da være andre tiltak, konkrete ting, som er satt i verk, altså beregningsprogram, et eller annet – hvor mye koster det å bygge 1 meter vei, ikke sant? Det er da ikke nok å slå sammen disse kontorene?

**Olav Søfteland:** Nei, men no var det spørsmål om kva omorganiseringa hadde å bety, og det svarte eg på.

**Henrik Rød (FrP):** Og tiltak, spurte jeg om.

**Olav Søfteland:** Men i tillegg, slik som siste spørsmålet var, går det meir på kva tiltak vi har lagt opp til, og det har Samferdselsdepartementet skrive om til komiteen. Men dette går på vidareutvikling av metodar for å rekna overslag som er gitt i handbøker, handbok om styring av prosjekt, innføring av nytt prosjektstyringsverktøy for heile landet, slik at det ikkje skal vera så nødvendig for den enkelte å finna opp ting av seg sjølv. Og det går på dokumentasjon av det som har vore gjort, og det er også ei svakheit som Riksrevisjonen påpeiker, at vi ikkje har vore flinke nok til å gjera erfaringane frå tidlegare anlegg tilgjengelege for andre som skal planleggja seinare, og på den måten også utvikla ein kostnadsbank som skal vera tilgjengeleg for heile etaten. Det er hovudpunkta i det brevet som eg har nemnt at Samferdselsdepartementet har sendt.

**Henrik Rød (FrP):** Helt til slutt, for nå er min tid for spørsmål i ferd med å renne ut, et spørsmål som går på om veidirektøren har noen formening om hvorvidt overskridelser i slike veiprosjekter har noen direkte konsekvenser i forhold til framdriften av andre veiprosjekter.

**Olav Søfteland:** Ja, det er det jo heilt sjølvsagt at det har, for vi opererer innafor rammer som blir fastlagde eller antyda først i Nasjonal transportplan og så i dei årlege budsjetttrammene, slik at det er sjeldan – eller eg veit ikkje om – at vi har fått større budsjett på grunn av vi har hatt ei overskriding. Så alle overskridingane vil gå ut over andre anlegg som ikkje er sette i gang eller fullførte.

**Henrik Rød (FrP):** Så det betyr at når man får overskridelser på noen veiprosjekter, vil det hindre at man får

utbygd andre veiprosjekter i takt med det som er planer og forutsetninger?

**Olav Søfteland:** Det kjem seinare, ja.

**Møtelederen:** Da går vi videre til Arbeiderpartiet, og der er det Berit Brørby som skal spørre.

**Berit Brørby (A):** Jeg skal stille veidirektøren noen spørsmål. Jeg tar dem i rekkefølge, så jeg ber om at han noterer ned spørsmålene.

Det første spørsmålet er: Hvilke styringsverktøy har Statens vegvesen hatt tilgjengelig for styring og oppfølging av utbyggingsprosjekter? Jeg viser her spesielt til det spesielle kostnadssikringssystemet som ble innført i 2001, hvor prosjekter over 500 mill. kr skulle undergis en spesiell kostnadssikring. Spørsmålet i den forbindelse er: Hvilke forventninger har veidirektøren til et slikt system, og kan dette systemet med fordel brukes også på rimeligere prosjekter? Det er det ene spørsmålet.

Det andre er: Hvor ofte gjør kommunenes behandling av reguleringsplaner de ulike veiprosjektene dyrere?

Det tredje spørsmålet er: Hvor ofte blir veiprosjekter som går over lang tid og dermed er utsatt for konjunktursvingninger, dyrere?

De to siste spørsmålene er: Hvor prisdrivende er åpenhet i anbudsrunder? Og: Har manglende samordning av delprosjekter ført til økte kostnader for totalprosjektet?

**Olav Søfteland:** Styringsverktøy er eit vidt omgrep, men vi får no eit nytt prosjektstyringsverktøy for heile landet frå og med i år. Men det som det vart vist til frå 2001, dette med ekstern kvalitetssikring, er jo noko som Finansdepartementet har bedt om for å redusera usikkerheita. Det er då trekt inn folk som ikkje har vore med på prosjektet tidlegare, som ikkje nødvendigvis er vegingeniørar og har greie på den typen overslag, men som går inn på metodane vi brukar for å undersøka usikkerheit. Dette gjev overslaga større sikkerheit, og dette har då også ført til at vi no oppgir overslaga på ein annan måte, med såkalla styringsramme, som er det gammaldagse overslaget som prosjektleiaren får, og talet på millionar, som er den usikkerheita. Men dette kostar ein god del arbeid, og det er i alle fall eit spørsmål om prioritering, så eg trur at vi ligg på rette nivået med den grensa vi har sett der.

Kor ofte reguleringsplanane i kommunane har auka overslaget, er uråd å svara på, men i innleiingsforedraget mitt nemnde eg to eksempel som gjaldt endring av reguleringsplanen etter at vi var komne i gang. Når eg sa at det eine kosta 3 mill. kr, var ikkje det den store endringa. Men det som er meir interessant her, er at vi har ein hovudplan tidlegare som legg eit visst grunnlag for prioritering av prosjekta. Ved utarbeiding av reguleringsplanen er det veldig mykje forhandling, og der ligg det også moglegheiter for kostnadsauke. Eg ser heller ikkje bort frå at etter at anlegget er kome i gang, har vi ein god del eksempel på at vi kjøper oss ut av ting for å koma oss vidare, men vi har ingen statistikk for det.



Kor ofte anlegga blir dyrare, er vel uråd å svara på. Vi har ingen statistikk på det.

Openheit i anbudsrunder – ja, kva ligg i det spørsmålet? Slik som overslaga blir oppgitt i stortingsproposisjonen, er dei ofte overslag som dekkjer over mange anbod. Det er ikkje enkelt for entreprenørane å finna ut kva vi har tenkt på førehand, når dei skal gi prisen. Men dersom vi har eit anlegg som kanskje berre er ein tunnel, og vi har overslag for det, har vi spekulert lite grann på om entreprenørane kan lesa seg til i stortingsproposisjonen kva slags beløp dei burde by. Dette er berre spekulasjonar.

Så var det manglande samordning. Det er klart at dersom vi tek opp mindre delar av eit større anlegg til løyving kvar for seg, og vi ikkje har løyving for alt saman, kan det bli urasjonell anleggsdrift. I dei anlegga som vi har oppe her no, trur eg ikkje det har vore tilfellet. Det har ikkje stått på at vi ikkje har klart å skaffa midlar med tanke på å få rasjonell anleggsdrift. Anlegget i Drammen vart kraftig forseinka, men det var ikkje løyvingar det stod på der. Det stod på at kommunen i Nedre Eiker endra planane, og at vi sjølve sette arbeidet for tidleg i gang og ikkje har klart å gjera det så fort som vi kunne ønskt.

Det siste spørsmålet om manglande samordning er eit viktig spørsmål med tanke på å ha ein rasjonell løyvingpolitikk, og i mange andre tilfelle har vi nok vore litt skuffa over små enkeltløyvingar frå Stortinget. Ein har sett arbeid i gang utan at vi har hatt alt på plass før vi sette i gang. Men i samband med desse fem sakene har ikkje det vore noko problem, så vidt eg kan tenkja meg.

**Berit Brørby (A):** Jeg takker for svarene, men jeg har et tillegsspørsmål. Det gjelder finansiering av prosjektene når prosjektene har blitt dyrere. Hvilken tilråding er det vanlig at veidirektøren gir til departementet når det gjelder hvordan overskridelser skal finansieres? Er det vanlig at veidirektøren gir tilråding om tilleggsbevilgninger, eller er det mest vanlig at veidirektøren gir tilråding om omdisponeringer?

**Olav Søfteland:** Det er på forskjellige tidspunkt. Når vi får overskriding, er det to ting som kan skje. Vi må først sjå om vi kan finna tiltak på anlegget som kan gjera anlegget billegare, og det skjer. Men når det gjeld Tre-kantsambandet, kom vi for seint inn på det. Der vi hadde det beste tiltaket, nekta kommunen å vera med på å endra reguleringsplanen. Men pengane må til slutt løyvast, så dersom vi ikkje klarer å redusera kostnaden, må tilrådinga til departementet vera at pengane skal løyvast. Men innanfor det enkelte år, for å ha rasjonell anleggsdrift, er det nokre anlegg som går fortare enn andre, og andre anlegg som går saktare enn andre, og då har vi høve til å låna pengar frå anlegg som har pengar til overs det enkelte år, og dei pengane er då tilbake 1. januar. Så på grunn av vår store prosjektportefølje løyser vi dette med den kanskje litt stive løyvingpolitikken frå Stortingets side på ein forholdsvis enkel måte, men dette kunne også vore betre ved at vi hadde større løyvingar for det enkelte prosjektet når vi sette i gang.

Litt tilbake til dette med openheit i anbudsprosessen. Dette er også veldig avhengig av kva strategi entreprenørane har for å gi anbod. Her kan det vera mange forskjellige vektleggingar, og det er mykje uføreseieleg som kan skje for oss der.

**Møtelederen:** Så gir jeg ordet til Kjell Engebretsen til tillegsspørsmål.

**Kjell Engebretsen (A):** Jeg er glad for at vegdirektøren stiller her og opplyser om disse spørsmålene som vi har i denne saken.

Det var én ting jeg lurte på, dette med Nygårdstangen, som jeg forstår var veldig spesielt. Dels var det dette at det var i en by, dels dette at man fikk pålegg, at det var en del forurensning som kom. Men til det siste som vegdirektøren sa – her kom det tydeligvis et pålegg fra en eller annen myndighet om ventilasjon, som vegdirektøren selv og hans folk ikke mente var nødvendig. Når det kommer den type pålegg som fordyrer et prosjekt, er det da slik at vegdirektørene forsøker å få dekket inn dette på noen måte, eller er det slik at pålegget kommer og må ligge innenfor den rammen som finnes? Det andre jeg vil spørre om, nettopp i forhold til dette, er: Hvilken type konsekvenser gav de erfaringene man har med Nygårdstangen? Har det ført til en type gjennomgang i forvaltningen som gjør at man er mer oppmerksom på denne type – la oss kalle det – problemer i tilsvarende prosjekter framover?

**Olav Søfteland:** For det første har vi eksperimentert mykje med å reinsa luft i tunnelane her i Oslo, men resultatata har ikkje vore så gode som vi hadde ønskt oss. Så på eit visst tidspunkt under gjennomføringa av det anlegget bestemte Bergen kommune seg for at dei ville ha reinseanlegg i den tunnelen. Dette la dei inn i reguleringsplanen, og då gjeld reguleringsplanen. Dette var vi ueinige om, og vegsjefen protesterte, men til slutt vart det eit kompromiss om dette, at det vart bygt i den eine tuben, altså det eine røret – det er to parallelle rør – elles hadde jo anlegget stoppa opp. Så skulle ein sjå. Det var jo umogleg å få kommunen til å betala for dette. Dersom det skulle byggjast, var dette ei rein anleggs-/statsutgift. Andre stader kan det gå an å diskutera med kommunane dersom det er tvil om kven som eigentleg burde teke utgifta. Det var ikkje tilfellet her. Resultatet til no er at dette anlegget har berre så vidt vore i bruk, og derfor var eg så frimodig i innleiingsforedraget mitt å seia at dette var sannsynlegvis unødvendig. Men dette går på kunnskap om ventilasjon. Der er vi i stadig – ja, vi prøver oss, men vi har ikkje vore heldige nok til no. Men på slike område, dersom vi skal koma vidare, må vi ha ein tabbevotepå det. Men vi var ueinige i at vi skulle gå vidare på det i Bergen.

**Møtelederen:** Da går vi videre til neste utspørter, som er André Dahl fra Høyre. Vær så god.

**André Dahl (H):** I ditt svar til saksordfører når det gjaldt Riksrevisjonens rapport, sa du at disse fem utvalgte prosjektene ikke var representative. Jeg skjønner at det har med størrelsesordenen å gjøre, men kan du konkretisere litt mer hva din reservasjon består i? Hva er det som er så særegent i planprosessen, bortsett fra at det er stort og krever helhetstenkning, som gjør at det var spesielt vanskelig å holde seg innenfor de kostnadsoverslagene som var gitt?

**Olav Søfteland:** For det første er det eit anlegg – det var Rv 159 – der det klart var for dårlege planar til å setja i gang. Anlegget hadde ei lang historie, og då vi først fekk klarsignal for det formelle grunnlaget, sette vi i gang. Der skulle vi eigentleg revidert planane våre. Derfor er det ikkje representativt.

Elles byggjer eg på dei forholda som har endra kostnadene. Men eg er ikkje heilt nøgd med svaret mitt på spørsmålet. Det finst statistikk i Vegdirektoratet som kunne vist betre korleis spreinga av overslaget er. Den har eg ikkje lært meg til i dag, og eg har ikkje dei papira her, så eg skulle nok gitt eit betre svar på det med omsyn til spreing av kostnadsoverskriding.

**André Dahl (H):** Så var det det neste spørsmålet: Det var spørsmål også fra saksordfører om hvor ofte det blir dyrere, og du sa det var uråd å svare på, for det finnes ingen statistikk. Men det finnes altså en statistikk på hvor ofte det blir dyrere?

**Olav Søfteland:** Ja, vi har ei ganske nær oppfølging på det.

**André Dahl (H):** Du var inne på Knatten–Vigernes. Jeg har noen spørsmål, det blir litt i forlengelsen av hva Berit Brørby spurte om. Der var det altså slik at en delparsell ble forsert med et år. Det står i Riksrevisjonens rapport at Statens vegvesen Akershus og Lørenskog kommune inngikk avtale om det. Man følte et press fra Lørenskog kommune. Vegdirektoratet var totalt ukjent med at det forelå en slik avtale om en forsering, og derfor forelå heller ikke utbyggingsplaner. Du sa også at man var utålmodig etter å komme i gang. Er det slik at kommuner kan komme med smørbrødlister, og så ser man bort fra vanlige plankrav og setter i gang, og at Vegdirektoratet ikke kjenner til at avtaler blir inngått mellom Statens vegvesen og kommunen, som blir liggende og nærmest ved en tilfældighet oppdages når Riksrevisjonen begynner å intervju og forberede til intervju? Er det sånn å forstå?

**Olav Søfteland:** Eg har heile tida sagt «vi» her, og eg vil ikkje her driva og dela ansvaret mellom vegdirektorat og vegkontor. Men dersom dette vegvesenet skal fungera, må vi gi vegkontora store fullmakter. Dersom eg sjølv, personleg, skulle hatt det kravet på meg frå kommunen, har eg full forståing for at vegsjefen gjorde det han gjorde, når han først var komen i den situasjonen og hadde sett anlegget i gang, for at ein skulle unngå at ting stoppa

opp. Men hovudproblemet med det anlegget var at vi ikkje tok ein gjennomgang av heile anlegget, slik at vi hadde eit meir gjennomarbeidd prosjekt enn vi hadde, og ikkje bygde på gamle planar.

**André Dahl (H):** Bare litt oppfølging av det, for det generelle spørsmålet er jo da i hvilken grad det er greit at man på basis av press fra kommunene igangsetter et arbeid før tiden, uten utbyggingsplaner. Det vil jeg ha et svar på. Hvilke konkrete innskjerper eller rutiner har det vært for at slikt ikke skal finne sted?

**Olav Søfteland:** Før det første er det ikkje greit med press i det heile tatt. Eg refererer til det spørsmålet som vart stilt her om reinseanlegg i Bergen. Det som er av innskjerpingar, er at det skal vera reguleringsplan, og det skal vera byggeplan før den konkrete delen av anlegget blir sett i gang. Det ligg i dei retningslinene vi har no.

**André Dahl (H):** Et siste spørsmål. Disse fem er ikke representative, det er vi enige om. Men du har jo relativt bred erfaring med riks- og stamveisprosjekter fra Hordaland på ulike sider av bordet. Og siden man har sittet på ulike sider av bordet, har man etter hvert også fått forholdsvis bred erfaring. På basis av den mengden erfaring du har fra ulike sider av bordet, henholdsvis i Hordaland og nå som veidirektør de siste årene, hvilke betraktninger gjør du deg i forhold til de grepene som er gjort organisatorisk i Statens vegvesen osv., i den grad det ville avhjulpet f.eks. de problemene som er oppstått i Trekantsambandet? Kan du gi noen betraktninger om i hvilken grad du tror at dette kommer til å medføre forbedringer?

**Olav Søfteland:** For det første ligg mi erfaring frå Hordaland 25 år tilbake i tid, så det er ikkje noko spesielt for meg med Hordaland eller andre fylke. Dei grepa som vi har gjort greie for, er generelle for heile landet. Det er ikkje noko spesielt for Hordaland i denne sammenhengen.

**André Dahl (H):** Mitt spørsmål var, på bakgrunn av at du har en bred erfaring: Hvilke av de grepene som er tatt nå nylig, tror du ville avhjulpet de situasjonene man bl.a. har hatt i Hordaland, og som man hadde oppe i forrige høring, i 1998? Hvilke av de konkrete grepene tror du ville ha hindret at en slik situasjon oppstod en gang til?

**Olav Søfteland:** Det er jo Trekantsambandet og Gyldenpris det dreier seg om her.

Når det gjeld Gyldenpris, har eg svart uttømmende på det, meiner eg.

Når det gjeld Trekantsambandet, fekk vi oss ei ganske stor overrasking då anboda kom inn. Marknaden hadde forandra seg frå vi bygde Askøybrua, Kvisti bru og Osterøybrua til anboda på dei to store bruene vi hadde der. Men det var også endra marknadsforhold for vegarbeid. Det er berre slik at det forandrar seg.

Men for å unngå overskridingane, og for at det ikkje skulle gå ut over andre anlegg, burde vi tidlegare ha sett i

gang og gjort forandringar i planane for på den måten å spara pengar. Som eg sa i innleiingsforedraget mitt, kom vi for seint i gang med det.

**Møtelederen:** Da overleverer jeg klubba til min side-mann.

K j e l l E n g e b r e t s e n overtok her som møteleder.

**Møtelederen:** Ja, den har du for så vidt allerede kastet. Det får greie seg med denne mikrofonen.

Vi går vidare. Det er da SVs tur, og det er Ågot Valle som stiller spørsmål.

**Ågot Valle (SV):** Jeg har oppfølgingsspørsmål til det du har gjort rede for når det gjelder Rv 555 og eventuelle unødvendige investeringer. SFT sier at opptil 140 mennesker dør for tidlig i Bergen på grunn av luftforurensning. Er da tiltak for bedre luft unødvendig? Det er det ene.

Det andre er at i miljøpolitikken er prinsippet om sektoransvar fastslått. Er det ikke da riktig at vegprosjekt må bære kostnadene ved økt forurensning?

**Olav Søfteland:** Jo, det er heilt rett. Vegprosjektet skal bera kostnadene for tiltak som er nødvendige. Betre luft er viktig. Derfor har vi store utgifter for å oppfylle dei krava til grenseverdiar som SFT har sett.

Men når det gjeld det konkrete anlegget i Bergen, er det spørsmål om korleis det har verka. Eg har prøvd å setja meg inn i det. Det er påstandar om at det ikkje har verka sånn som vi kunne ha ønskt. Den utgreiinga eg har fått der, vil eg ikkje påta meg å gjengi her, men eg held meg til det som eg er blitt lært opp til her, og står fast ved at dette anlegget praktisk talt ikkje har vore i bruk, for det har ikkje vore grenseverdiar som har slått inn for at det skulle verka.

**Ågot Valle (SV):** Vi ønsker jo også å se framover, så jeg går ut fra at vegdirektøren er interessert i å være med på å sikre planlegging som er forsvarlig også ut fra viktige samfunnsmessige forhold.

Riksrevisjonen sier i sin uttalelse at en større grad av helhetstenkning som går utover rent vegfaglige spørsmål, ville være av det gode. Hva har vegkontoret gjort for å sikre en helhetstenkning som gjør at andre samfunnshensyn, f.eks. miljø, blir ivaretatt i planleggingen?

**Olav Søfteland:** Det var eit vidt spørsmål.

For å få ein skikkeleg heilskapsplan er det andre myndigheiter som også må vera med i den prosessen. Det er ein veldig komplisert planprosess.

Når det gjeld miljø, er fylkesmannens miljøvernavdeling og kommunane sterkt inne i dette. Vi har bygd opp ein ganske kraftig miljøkompetanse sjølve, på arkitektsida, der det har vore ein ganske stor auke av landskapsarkitektur i Vegvesenet i dei ti åra eg har vore leiar for etaten, og også på andre miljøområde. Så både vår eigen

kompetanse og dei vi skal samarbeida med, og som då også til dels stiller krava som vi må innordna oss – SFT og fylkesmannens miljøvernavdeling – er viktige her. Vi må berre bøya oss for dei krava som der blir stilte, og gjennomføra dei.

Til det førre spørsmålet: Eg trur det var slik at miljøvernmyndigheitene i fylket var einige med oss i vurderingane av dette reinseanlegget i Bergen.

**Ågot Valle (SV):** Hvis vi skal se framover og se om miljøvernkrav blir ivaretatt, har jeg lyst til å rette oppmerksomheten mot Sjølinja i Bergen. Det er et eksempel på et prosjekt som blir satt i gang etter 22 år gamle planer, hvor det ikke blir foretatt nye konsekvensanalyser i henhold til de rikspolitiske retningslinjene vi finner i forhold til samordnet areal- og transportplanlegging. Hvordan ser vegsjefen på at så pass store prosjekt i et område hvor det er så mye forurensning, blir satt i gang uten at nyere krav blir ivaretatt?

**Olav Søfteland:** Sjølinja har eg personleg planlagt på slutten av 1960-talet. Den første halvparten var ferdig tidleg på 1970-talet. Det var føresetnaden at ho skulle utvidast med to felt, og det er no nyleg gjort. I mellomtida er det kome strengare krav, og dei er følgde opp utan den formelle konsekvensutgreiinga som var naudsynt om vi skulle begynt frå begynnelsen av. Vi måtte jo ta utgangspunkt i at halve vegen var bygd. Med det samarbeidet som Vegkontoret har hatt med fylkesmannens miljøvernavdeling, føler eg meg trygg på at dei vurderingane som var nødvendige for å utvida til fire felt, er gjorde. Anlegget er blitt vesentleg betre enn om det skulle vore gjennomført med fire felt på slutten av 1960-talet, slik eg den gongen planla det, for her har det skjedd veldig mykje.

Eg har også lyst til å leggja til her, når det gjeld dei prosjekta vi no har diskutert, at det var vel i statsrådstida til Sissel Rønbeck vi blei bedne om å føreta ein miljørevisjon av alle anlegg som var igangsette, men som var igangsette ut frå andre regelverk enn det som på det tidspunktet låg føre. Tilsvarande er då gjort for Sjølinja i Bergen.

**Ågot Valle (SV):** Så verden har gått framover og miljøkravene har blitt strengere, men likevel er det greit å sette i gang et så pass stort anlegg når det også har vært diskusjoner om hvorvidt man kan satse på andre transportformer. Er det greit at man setter i gang et sånt anlegg uten at det er gjort skikkelige konsekvensanalyser i forhold til andre transportformer, f.eks. kollektivtransportformer?

**Olav Søfteland:** Vi har noko som heiter Bergensprogrammet, der ein satsar veldig mykje på kollektivtrafikk, og Sjølinja er ikkje noko unødvendig ledd i det vegnettet som ein må ha for at bysamfunnet i Bergen skal fungera på ein god måte. Sjølv om ein no skal byggja ein bybane og satsa mykje på kollektivtrafikk elles, er Sjølinja heilt nødvendig for å få dette til å fungera.

**Ågot Valle (SV):** Igjen for å se framover: Dette med å ha konsekvensanalyser og å se på alternative transportformer er jo viktig i forhold til rikspolitiske retningslinjer. Det er gjort én gang i Hordaland, og det er Ringveg vest. Det er ganske klart at de modellene som er brukt, ikke gir noe særlig grunnlag for å sammenlikne kollektivtransport og veg. Mener vegsjefen at vi har gode nok modeller for sammenlikning i dag?

**Olav Søfteland:** Det kan jo alltid stillast spørsmål om det. Vi har brukt det beste vi har ...

**Ågot Valle (SV):** Er det godt nok?

**Olav Søfteland:** ... og med tanke på resultatet vil eg ikkje reisa nokon tvil om behovet for å byggja Ringveg vest for å få eit transportnett til å fungera, eit transportnett som skal ta både individuell trafikk og kollektivtrafikk, eit nett der kollektivtrafikken skal vera ganske stor etter dei måla ein har.

**Ågot Valle (SV):** Men det var altså ikke det jeg spurte om. Har vi i dag gode nok modeller for å kunne foreta en skikkelig konsekvensanalyse og sammenlikne kollektivtransport- og veginvesteringer?

**Olav Søfteland:** Dersom nokon kan klara å koma fram med betre modellar, vil det vera kjærkome. Men eg trur ikkje at det er mangel på modellar, at det er slike som skal til for å få ein skikkeleg transportplan for Bergensområdet.

**Ågot Valle (SV):** Takk skal du ha.

Å g o t V a l l e overtok her igjen som møteleder.

**Møtelederen:** Da går vi vidare til Kristelig Folkeparti. Modulf Aukan – vær så god.

**Modulf Aukan (KrF):** Takk, leiar.

Når ein kjem så langt ut i rekkja som eg er no, er det mange spørsmål som allereie er stilte. Men i innleiinga snakka du om ei uvisse på +/- 10 pst. ved planlegginga av slike anlegg, og ved å leggja inn større reservar, ville ein oppnå at det verka kostnadsdrivande. Vil du seia at ved å budsjettera nøkternt har vi i Noreg spart pengar tolt sett, og i forhold til det du nemnde som har vorte avdekt seinare, dette med prissamarbeid på entreprenørsidea?

**Olav Søfteland:** Dette med prissamarbeid har ikkje akkurat noko med det å gjera.

**Modulf Aukan (KrF):** Nei, men du nemnde det.

**Olav Søfteland:** Ja, eg vil hevda at vi har spart pengar ved å vera nøkterne, både ved å setja strenge krav til prosjektleiaren, at ein ikkje skal ha det for romsleg, og også ved å ha nøkterne krav til sjølve planen som ein

legg opp til. Vi byggjer ikkje særleg dyrt i Noreg, vil eg hevda.

**Modulf Aukan (KrF):** Du viste òg til den store kompetansen vi har i Noreg på det med bygging i fjell, at vi er av dei fremste der. Så nemnde du at i 1998 vart rutinae for berekningar endra, i og med at administrasjonskostnadene vart lagde inn i totalkostnadene. Kan du seia litt meir om korleis det har slått ut?

**Olav Søfteland:** I høve til gjennomsnittsberekingane seier vi at dette har påverka overslaga med 5–7 pst. Dette er kostnader som før gjekk på ein annan budsjettpost, men no har vi fått totalkostnaden. Då er det enkelt å seia at når eit anlegg har ei overskriding på 10 pst., har eigentleg den reelle overskridinga berre vore ca. 4 pst., for i dei 10 pst. ligg desse 5–7 pst. som før gjekk på ein annan budsjettpost.

**Modulf Aukan (KrF):** OK. Så det forklarar eigentleg ein del her?

**Olav Søfteland:** Ja.

**Modulf Aukan (KrF):** Du nemnde den omorganiseringa som har vore i Statens vegvesen, med oppretting av dei fem regionkontora og den samlinga av kompetanse ein har fått der. Det er like mykje snakk om tida frå no og framover. Kan du seia litt om gevinsten ein kan oppnå i den samanhengen, i forhold til at kvart vegkontor sat med sitt?

**Olav Søfteland:** Det er sjølv sagt vanskeleg å berekna. Men vi har vore så frimodige at vi har sagt at når vi har kome inn i 2006, skal vi spara ein halv milliard kroner pr. år. Riksvegbudsjettet vårt er ca. 10 milliardar kr. Legg vi til bompengar og fylkesmidlane, er vi oppe i 14 milliardar. Dette er sjølv sagt eit overslag. Så er spørsmålet kor flinke vi no er til å utnytta dei moglegheitene som ligg der. Det kan godt henda at det går an å stella seg på ein slik måte at det ikkje blir gevinst, men då er det ikkje organisasjonsplanen som er skuld i det. Vi har no gitt oss sjølve den utfordringa at dette skal vi klara. Då er utgangspunktet at vi skal bruka mindre ressursar til leiing/administrasjon. Det betyr ikkje at det skal vera dårlegare leiing, men vi skal få meir pengar ut på vegen og bruka mindre på vegkontor.

Når ein diskuterer overslaga, kunne ein kanskje seia at vi har brukt for lite ressursar på overslag, sidan vi får overskridingar. Det skal ikkje gå ut over overslaga, etter vår meining. Det ligg også i dette med meir samling av ressursane, at vi skal få betre totalplanar for prosjekta.

**Modulf Aukan (KrF):** Litt i fortsetjinga av denne omorganiseringa: Du snakka om det med utveljing av folk og det å finna dei beste til dei høvelege jobbane, for å seia det på den måten. Kan du seia litt meir om korleis ein klarer å få tak i dei som har den beste kompetansen,

og som no vert plasserte på dei fem regionkontora, med ansvar for akkurat det vi her snakkar om, planlegging?

**Olav Søfteland:** I hovudsak går dette på opplæring i etaten. Vi rekrutterer lite frå privat verksemd. Etter at yngre folk begynner hos oss, blir dei sette til meir og meir krevjande oppgåver. Så har vi i tillegg intern opplæring. Det med å læra opp prosjektleiarar er ein veldig viktig del av det opplæringsprogrammet vi no har sett i gang, og som også er nemnt i det brevet som komiteen har fått frå departementet.

**Modulf Aukan (KrF):** Eit siste spørsmål: I samband med dette med anbod nemnde du noko om at ein kanskje ut frå stortingsdokumenta kan lesa seg til kva ein kan til-lata seg å by. Det var ei interessant tilnærming for oss. Kan du seia litt om det?

**Olav Søfteland:** Det var ikkje noko som eg hadde funne å vilja seia noko om sjølv, bortsett frå at eg fekk eit spørsmål som gjekk på det. Men når først spørsmålet kom, sa eg at vi har spekulert på om det var mogleg. Etter at Konkurransetilsynet kom opp med dette med samarbeid, har vi også sjølvsagt stilt oss spørsmålet: Har vi vore så opne i våre dokument at det har vore mogleg å få ut informasjon som har kunna vore med i eit slikt eventuelt spel? Men dette er berre spekulasjonar som vi har gjort om dette. Om den saka veit ikkje vi meir enn det som står i avisene.

**Modulf Aukan (KrF):** Takk.

**Møtelederen:** Da har alle fått spurt om det de ønsket å spørre om, forhåpentligvis.

Du skal få fem minutter til en oppsummering, hvis du ønsker det.

**Olav Søfteland:** Ja takk. Eg trur eg skal gjera henne kort.

Vi har mykje arbeid vi er stolte av. Eg nemnde det som blir fortalt meg frå Sogn og Fjordane, der folk kjem og skal sjå denne verdas lengste vegtunnel, som er eitt av dei fem prosjekta som er omtala her. Dei kan ikkje skjønna at vi kan gjera det så billeg. Men vi har også store forbedringspotensial, og det jobbar vi med kvar dag. Eg sa at vi har sett i gang forbedringsarbeid uavhengig av rapporten frå Riksrevisjonen, men likevel er ein slik rapport veldig viktig for oss for å streka under alvoret i dette arbeidet. For som det har kome fram gjennom spørsmål her: Kostnadsauke på eitt anlegg går ut over andre anlegg som ikkje har kome i gang.

Vi er ofte veldig uvillige med tanke på å få arbeid i gang. Det er ofte slik at vi brukar lang tid på å få fram reguleringsplanane. Det er veldig mykje diskusjon om eit anlegg, mange motstridande interesser, og når då endeleg reguleringsplanen er ferdig, ønskjer både vi sjølve og andre at no må vi koma i gang. Men det er ein del byggeplanlegging som skal skje etter at reguleringsplanen er ferdig. Der må vi ikkje vera for raske, og vi må vera

flinkare til å revidera gamle planar, for nye ting kan ha skjedd. Så det er eitt forbedringspotensial som vi har.

Elles ser eg av programmet at både noverande og tidlegare samferdselsministrarar skal høyrast. Eg skal sjølvsagt ikkje leggja meg bort i den politiske sida av denne saka. Men når det gjeld rapporten frå Riksrevisjonen, gjeld han etter mi meining i hovudsak spørsmål som vi i Vegvesenet må ta det reelle ansvaret for. Dei spørsmåla som departementet og for så vidt også Stortinget kunne ha stilt når ein ser kva som skjer, dei skulle vi i Vegvesenet ha stilt først, og i stor utstrekning har vi også gjort det, før vi har gått vidare til departementet med det neste budsjettforslaget, der vi delvis har teke omsyn til overskriddingane og foreslått løyvingar for å dekkja opp dei.

**Møtelederen:** Takk skal du ha.

Vi skal ta med oss de betraktningene du har kommet med, i det videre arbeidet med denne rapporten – tusen takk skal du ha.

**Olav Søfteland:** Takk for at eg fekk koma.

----

*Høring med tidligere samferdselsminister  
Dag Jostein Fjærvoll*

**Møtelederen:** Dag Jostein Fjærvoll, vi ønsker deg velkommen.

Jeg ser at du har med deg en anselig bunke!

**Dag Jostein Fjærvoll:** Det er helt korrekt – den har jeg brukt helgen på. Jeg har sittet på hotellet fra fredag til i dag morges og lest med omhu for å imøtekomme komiteen.

**Møtelederen:** Det er flott!

Du skal få ti minutter, hvis du ønsker det. – Vær så god.

**Dag Jostein Fjærvoll:** Takk, leder.

Jeg vil være rimelig kort og egentlig følge på der vegdirektøren sluttet, og si at når kostnadsøkninger skjer, eller når overskridelse skjer, er det for en politisk ledelse i et departement meget frustrerende.

Hvis man ser i dokumentet som komiteen har til behandling, vil man se at man ved innledningen til siste vegplanperiode 1998–2001 hadde bindinger på 10 milliarder kr, av 16 milliarder kr. Når så kostnadsøkninger påløper ytterligere, kommer man i den situasjon at man spør seg selv: Er det mulig å stanse prosjekter? Er det mulig å legge om prosjekter? Er det mulig å gå til Stortinget og foreslå at prosjekter som har vært kjempet fram her i disse salene gjennom år, kan stanses eller om-disponeres? Svaret blir som oftest nei, fordi det er lagt ned så store ressurser i gjennomføring, i forberedelse og i framdrift.

Jeg skal ærlig innrømme at da jeg overtok Samferdselsdepartementet i 1999, ble det etter hvert, på grunn av

bindingene, et mål å se fram til etter 2001. Bindingene var så store og handlingsrommet såpass lite i forhold til de planer og de ressurser man hadde til rådighet, at man måtte se på at disse prosjektene som skulle åpnes fra 1999 til 2001, ble gjennomført, realisert og åpnet, før man egentlig kunne tenke nye prosjekter, ny oppstarting, og tenke framover. I mellomtiden var det viktig å få på plass Nasjonal transportplan, som var en helhetlig plan som skulle virke på tvers av alle transportgreiner. Et prosjekt som øker kostnadene betydelig, eller som får overskridelser, spiser av lasset og skaper bindinger. Det betyr ikke at prosjektene er bortkastet eller at andre prosjekter nødvendigvis blir skrinlagt. Men de blir skjøvet i tid, ofte med påfølgende kostnadsøkninger – og som vegdirektøren har gjort rede for, ofte med den følge at lokale myndigheter, også fylkesmannens miljøvernavdeling, har muligheter til å endre planer, til å gjøre endringer, som nesten alltid er kostnadsdrivende.

Hva gjorde man så i det året jeg for min del satt som samferdselsminister? Vi fikk gjennomført prinsippet om at alle vegprosjekter og alle andre prosjekter i staten som overstiger 500 mill. kr, skal være gjenstand for ekstern kvalitetssikring før de tas opp til bevilgning i Stortinget. Kvalitetssikringsarbeidet utføres av uavhengige konsulenter, på oppdrag fra Finansdepartementet og de aktuelle fagdepartementer.

Jeg må også være så ærlig – etter tolv års fartstid her i Stortinget – å si at jeg kjenner igjen mange av disse prosjektene fra stortingsbehandlingen, og vet hvilket press det har vært fra stortingskomiteer, fra enkelte representanter og fra fylkesbenker for å forsere prosjekter som egentlig burde ha ventet på tur fordi de totalt sett ikke var klare til å få sin førstegangsbevilgning, sin oppstartsbevilgning. Men man hadde både et politisk press og også et – skal vi si – økonomisk press på at nå var turen kommet til dette prosjektet.

Jeg må nok innrømme at når det gjelder samferdselssektoren, har det alltid vært kamp om å komme i samferdselskomiteen i Stortinget. Det kan jeg si fordi jeg har sittet i stortingsrekkene i tolv år. Dette betyr at en rekke konkrete prosjekter har mening for en rekke representanter og en rekke distrikter. Derfor vil det nok også i framtiden – jeg kunne ta det i oppsummeringen, men jeg sier det allerede nå – være slik at vi vil ha en rekke prosjekter som presses fram, som kjøres fram, fordi det er politisk flertall for det, prosjekter som ikke nødvendigvis lar seg stanse på det tidspunkt de burde ha vært stanset.

Dette er imidlertid Stortingets rett og Stortingets mulighet. Jeg tror aldri Stortinget ser seg tjent med å gi fra seg akkurat denne muligheten til å velge prosjekter, til å prioritere, til å planlegge. Men det som er dilemmaet for Vegdirektoratet og for departementet, er at når overskridelsene, eller kostnadsøkningene, kommer, så gis det ikke tilleggsbevilgninger. Med andre ord: Man spiser av lasset.

Takk, leder.

**Møtelederen:** Takk skal du ha.

Jeg gir ordet til Henrik Rød, fra Fremskrittspartiet – vær så god!

**Henrik Rød (FrP):** Takk for det, leder, og takk til Dag Jostein Fjærvoll for den nyttige innledningen.

Helt først: Det som framkommer i denne rapporten, er jo historie. Det som vi er opptatt av, er å sikre at man skal unngå slike overskridelser i framtiden – i hvert fall i det omfanget som man har sett. I den sammenheng synes jeg at det er interessant å spørre Fjærvoll som tidligere samferdselsminister hvordan oppfølgingen av Statens vegvesen var i hans periode. Vi vet at vi får nåværende statsråd inn etterpå og kan få høre om det er tilsvarende nå, eller om det har vært endringer.

Mitt innledende spørsmål blir relativt generelt: Hvordan var oppfølgingen av Statens vegvesen fra din side da du var statsråd?

**Dag Jostein Fjærvoll:** La meg si at det var forholdsvis ofte møter, både i departementet og også i direktoratet, med både fagpersonell og politikere til stede.

Men slik det er organisert i Norge – og her er det forskjell mellom de ulike landene – har vi valgt å ha en forholdsvis liten avdeling i departementet som er fagavdeling på dette området, mens vår store avdeling er Vegdirektoratet. Det er der fagpersonellet i hovedsak sitter. De igjen har sine vegsjefer, og nå sine regionkontorer, rundt i landet. Med andre ord: Vi har bygd opp en modell i Norge som vi – hittil iallfall – har funnet ut har vært riktig å ha. Alternativet ville vært å flytte Vegdirektoratet inn i departementet og gjøre det til en del av fagavdelingene. Det har ikke vært ansett å være tjenlig.

La meg også si at den omorganiseringen – som man sikkert kommer tilbake til senere – som er gjort, er med på å styrke Vegdirektoratet og gi oss muligheter til å få bedre kontroll framover med det som skjer – både på kostnadssiden og ikke minst med det som er det politiske ansvar, nemlig det som skal framlegges for Stortinget fra departementet. For det er statsrådets ansvar. Vi kan ikke skyld på Vegdirektoratet når vi presenterer saker her.

**Henrik Rød (FrP):** Takk for det.

Du sa i innledningen at når man ble presentert for slike overskridelser, var det frustrerende for politisk nivå. Og det kan man jo skrive under på, selvsagt. Spørsmål i forhold til det er om du var mye frustrert i perioden, om det var mange slike saker, og hvordan disse sakene ble behandlet rent politisk fra din side da de ble presentert.

**Dag Jostein Fjærvoll:** Det skjedde veldig mye på en rekke sektorer i det året jeg var samferdselsminister, det er helt rett. Også på vegsektoren var det viktig å få fullført de prosjektene som var kommet så langt at det ville være kostnadsuforsvarlig å redusere takten, eller å stanse opp. Investeringene totalt sett var i milliardklassen. Det betydde med andre ord at det var viktig å få ut effekten av investeringene så snart som mulig. Det var derfor jeg i stad sa at det ble viktig å se fram til etter 2001, det ble viktig å se på fullføringen av de prosjektene som var i

gang, og så høste erfaring fra det man hadde gjort, galt eller riktig. Her vil det være ulike vurderinger av hvor store overskridelsene er, hvor overskridelsene ligger, der det er overskridelser, og hvor kostnadsøkningen er. Men det vi alle har behov for, er å høste erfaring fra det som har skjedd, for det er betydelige samfunnsressurser vi snakker om.

Så er da spørsmålet: Hva ble konkret gjort i forhold til det som direktoratet og departementets fagavdelinger la fram? Det ble ført en nøye gjennomgang, en diskusjon om besparelser som var mulig, om ting som kunne endres og som eventuelt kunne utsettes. Men vi skal altså huske på at en rekke av disse prosjektene hadde en tids-horisont fra slutten av 1980-tallet, under planleggingsprosess, oppstartingsprosess i begynnelsen av 1990-tallet og fram til fullføring omkring 2001. Det er lang tid. Det er lang tid i plansammenheng, og det er lang tid i forbindelse med kostnader knyttet til planleggingsprosess.

**Henrik Rød (FrP):** I forhold til den totale mengden av utbyggingsprosjekter som du var en del av under din periode, hvilket inntrykk sitter du igjen med etter den perioden? Hadde man veldig mye overskridelser totalt sett? Var dette et stort problem? Var det det inntrykket du satt igjen med etter din periode?

**Dag Jostein Fjærvoll:** Politisk blir det et problem, fordi man ikke får utvidet rammene for å ta kostnadsøkninger, eventuelt overskridelser. Det betyr med andre ord at man må se i øynene at prosjekter blir utsatt – man gjennomfører ikke veg- og vegtrafikkplaner som forutsatt. Det må man svare overfor storting på, det man må svare overfor offentlighet på, og man må i neste omgang svare bl.a. overfor Riksrevisjonen på dette området. Det betyr at sånn sett er det et problem.

De som får prosjektene sine gjennomført, er selvfølgelig fornøyd. Når jeg sier «de», tenker jeg på alt fra departement og direktorat til det enkelte fylke og de enkelte representanter som har kjempet fram prosjekt. Man er fornøyd når man er i mål, og kan selvfølgelig si: Se hva vi fikk, selv om det ble overskridelser. Men for en politisk ledelse er det litt av et dilemma å måtte si til andre som står for tur: Dere får vente – en rekke år i mange tilfeller – før dere kommer fram til bevilgningstidspunkt.

**Henrik Rød (FrP):** Jeg ser helt klart at det er et politisk problem, som du sier. Men det som jeg har lyst til å utfordre deg litt på, er om du under din periode oppfattet at det kanskje ikke bare var et politisk problem, men også et problem i forhold til den kompetansen som du i din stilling måtte se var i Vegdirektoratet og i Statens vegvesen. Oppfattet du på noe tidspunkt at det kunne være et kompetanseproblem her, eller at man hadde en organisasjon som ikke var hensiktsmessig i forhold til å drive fram disse prosessene?

**Dag Jostein Fjærvoll:** Jeg tror det er riktig, som vegdirektøren sterkt har understreket, at man besitter den beste kompetansen her til lands på disse områdene vi i

dag snakker om. Men det som er gjort i ettertid, og som ble startet allerede før min tid, har jo vist at det er ting som kan gjøres, det er ting som bør gjøres, det finnes alltid forbedringsmuligheter. Jeg nevnte dette med ekstern kostnadsberegning av prosjekter over 500 mill. kr. Vi har fått en omorganisering i den ytre etat i Vegdirektoratet gjennom regionalisering, som ytterligere vil klarlegge ansvarslinjer og kompetansenivå. Jeg regner med at senere statsråder vil komme nærmere inn på det, og ikke minst sittende statsråd, som har ansvaret bl.a. for det som har skjedd nå fra 1. januar 2003.

Men vi må se alt dette i sammenheng med at det er et ønske om å gjøre ting bedre. Det er ingen som er tilfreds når overskridelser skjer, eller når kostander øker som man ikke hadde forventet. Det tror jeg vi skal erkjenne, enten man sitter i et direktorat, man sitter på vegsjefsnivå, eller man sitter i den politiske ledelse i et departement.

**Henrik Rød (FrP):** Du har nevnt et spesifikt tiltak, dette med at prosjekter over 500 mill. kr skal ha en gjennomgang også av ekstern part, en kostnadskontroll. Kunne du se for deg andre tiltak, konkrete enkelttiltak, som kunne være med på å redusere muligheten for overskridelser i kalkylene?

**Dag Jostein Fjærvoll:** Vegdirektøren har vært inne på et område som jeg også bør nevne. Det er dette med planprosessen underveis i et prosjekt. Etter min vurdering går det for lang tid fra planene, som er grunnlaget for et prosjekt, legges, til gjennomføringen av prosjektet er gjort. Det gir muligheter for omreguleringer, innspill underveis, på godt og vondt – misforstå ikke når jeg sier «på godt og vondt», men alt dette fører til kostnadsøkning. Hvis man er villig til å si: OK, disse kostnadsøkningene tar vi, så er det greit. Men det blir altså ikke mer penger av det. Disse kostnadsøkningene – hvor gode de enn er, hvor godt formålet enn er – spiser av lasset, som jeg nevnte tidligere. Det er bare en beskrivelse. Det er ikke lagt følelser i det, negativt eller positivt, fra min side, men det beskriver hvordan det fungerer.

**Henrik Rød (FrP):** Takk for det!

**Møtelederen:** Vi går videre til Arbeiderpartiet. Kjell Engebretsen har ordet, vær så god!

**Kjell Engebretsen (A):** Takk, leder!

Jeg takker for at du kommer og hjelper oss med opplysninger om disse tingene. Det var hyggelig å se deg igjen.

Det som er Stortingets problem, er naturligvis store prosjekter. Det gjelder ikke bare vegger – men det er det vi diskuterer nå – men store prosjekter har altså en tendens til i ettertid kanskje å vise at kostnadsoverslagene var relativt usikre, og at det fra tid til annen kan mangle detaljerte kostnadsoverslag. Hvilke styringsinstrumenter mener du for din del at Vegvesenet har hatt for styring og oppfølging av sine store prosjekter?

**Dag Jostein Fjærvoll:** Rent teknisk har vegdirektøren redegjort for dette. Når det gjelder den politiske siden av saken og de rammer som er til rådighet, er det det enkelte års budsjett som er retningsgivende, og ikke minst framdriften i prosjektene knyttet til den kostnadsrammen som er gitt.

I de tildelingsbrevene som sendes fra departement til direktorat, er det gitt styringssignaler. Det betyr med andre ord at man fra departementets side har overlatt til Vegdirektoratet å gjennomføre dette i detalj, å sørge for at framdriften blir som forutsatt, og ikke minst at kostnader holdes innenfor de rammene man har operert med når tildelingen skjer.

Som jeg nevnte i stad, finnes det muligheter til å gjøre det på andre måter, altså at Vegdirektoratet trekkes inn i departementet på en helt annen måte enn slik vi har det i Norge i dag. Dette er ikke funnet å være en tjenlig løsning hos oss. Selve organiseringen ser ut til å fungere godt, men vi er nødt til å erkjenne at vi har mye å lære. Vi har behov for å trekke lærdom av de prosjektene som vi i dag har til gjennomgang, bl.a. på kostnadssiden, på framdriftssiden og ikke minst på plansiden. Så blir det et spørsmål om Stortinget vil gjøre noe med de prosjekter som ved bevilgningsstart tydelig er kostbare prosjekter som krever en spesiell oppfølging, og som kanskje må komme oftere til Stortinget enn i de vanlige stortingsproposisjonene. Da er det lett å tenke på bl.a. Drammenspakken.

**Berit Brørby (A):** Kan jeg få komme med et oppfølgingsspørsmål ved det Dag Jostein Fjærvoll nå akkurat sa?

Hvor dypt gikk departementet og du i din statsrådstid inn i de enkelte prosjektene, og hvilke forhold ble du som statsråd informert om?

**Dag Jostein Fjærvoll:** Det vil alltid gå en grense for hva som bringes opp til statsråden, altså opp på statsrådsplan, av detaljer. Men noen større pakker, noen prosjekter, vil det alltid komme både brev, signaler og også innspill fra fagavdeling, fra embetsverket, på. Jeg må vel innrømme at med de bindinger som lå i perioden, var det de prosjektene som var skjøvet ut i tid, som var mest pågående. Der var man fra yttersiden – fra folk, fra organisasjoner og fra pressgrupper – ganske pågående, og i forbindelse med møter som ble holdt, forelå det ofte notater. Det forelå også en del anslag på beløp. Men statsråden går aldri inn i detaljprosjekter og kontrollerer enkeltsummer.

**Kjell Engebretsen (A):** Vi har veldig begrenset tid på hver enkelt gruppe her.

Vegsjefen sa i stad her – og det var en tankegivende sak for meg – at romslige rammer i seg selv er kostnadsdrivende. Jeg skjønner det, dels fordi vi snakker om et ganske lite miljø som man har som entreprenører i dette, og jeg går ut fra at staten, Vegvesenet, vil være den dominerende kunde totalt sett. Da tenker jeg på dette med at det bl.a. helt systematisk ligger inne en feilmargen på

10 pst. i disse store prosjektene. Om vi snakker om prosjekter til ½ milliard, snakker vi altså om en feilmargen på 50 mill. kr. Jeg er helt sikker på at det må ligge der. Men allikevel: Det vil være en del av det som entreprenøren legger inn som sin totalramme, gjetter jeg på, når man legger inn sine forslag her. Hvordan mener Fjærvoll at vi kan møte dette? Er det noen metoder for å møte dette problemet i et såpass lite fagmiljø som det vi har i Norge?

**Dag Jostein Fjærvoll:** Jeg stiller nok litt for blank til å gi et korrekt og utfyllende svar. Men jeg tror vegdirektøren har veldig rett i at med det snevre miljøet som vi har i Norge, er det mange som leser statsbudsjettene nøye og fester seg ved tall, ved beløp. Og dette er ikke blitt bedre med årene. Det er blitt vanskeligere de senere årene, med fusjoner, sammenslutninger etc. og med kanskje bare en eller to bydere på store prosjekter, slik at her skal vi være forsiktige. Men det vegdirektøren ikke sa – i alle fall tror jeg ikke han ville ønske det – er nemlig at totalrammen blir mindre. Han vil jo, i likhet med oss alle, ønske totalrammen større. Dermed kunne vi ta høyde. Men det er på de enkelte prosjektene han er veldig betenkt, og der er også jeg betenkt.

**Kjell Engebretsen (A):** Dette at vegsjefen vil ha større bevilgninger, kommer som en total overraskelse på oss! (Munterhet)

Men når vi nå først har en overskridelse – når det er et faktum, eller man er i ferd med å se at det blir en overskridelse – hva er da systemet, hva er modellen, mellom fagmyndighetene her og den politiske ledelse? I hvilken grad er den politiske ledelse inne i styringen av hvilke prosjekter som da må sakke akterut eller legges til side inntil videre osv.? Hvordan er dialogen mellom vegmyndighetene og de politiske myndighetene i en slik situasjon?

**Dag Jostein Fjærvoll:** Det vil jo være slik at Vegdirektoratet melder til fagavdelingen stoda, situasjonen, for prosjektene, og hvilke forslag de har til tiltak som kan gjøres. Når fagavdelingen går videre – og dette skjer ofte i felles møter med den politiske ledelsen – vil det være slik at den politiske ledelsen må ta et standpunkt til hva som er mulig å få gjort videre i forhold til Stortinget som bevilgende myndighet. Jeg skal bare være ærlig og si at i min situasjon, i 1999–2000, spurte jeg meg selv: Kan jeg gjøre noe med Trekantsambandet som betyr stans? Kan jeg gå til Stortinget og si: Vi stanser Trekantsambandet, vi har ikke penger, vi kan ikke fortsette framdriften. Kan vi gjøre noe med tunneldriften i Lærdal? Den gikk jo i hovedsak etter planen. Kan vi gjøre noe med et par andre prosjekter som ikke konkret er nevnt her?

Da må en statsråd, som også er politiker, vurdere hva som er politisk gjennomførbart. Hva er det mulig å få til? Og hva er tjenlig økonomisk?

Da vil jeg nevne at vi på enkelte prosjekter der det har vært en stopp/start-situasjon, har beregnet at kostnadene ved å gjennomføre noe slikt, beløper seg til ca. 15 pst. av



anleggskostnadene. Det er store beløp, og derfor konkluderte jeg – det har jeg sagt i salen også – at jeg ser for meg at i slike situasjoner er koordeining å foretrekke. Da må vi være så ærlige og åpne at vi sier: Beklager, kostnadsøkningene har vært slik, overskridelsene – hvis det er det – har vært slik at vi må skyve prosjektene ut. Dere må vente på tur.

Det er bittert å være politiker og kanskje vite at det i stortingsalen sitter mange folk som har gitt løfter om prosjekter som skal gjennomføres innenfor tidsrammer, og så blir det ikke mulig. Alternativet er selvfølgelig at Stortinget øker rammene. Men det skal jeg ikke si noe mer om.

**Møtelederen:** Ja, det var jo også noen tanker. Neste utspører er André Dahl – vær så god.

**André Dahl (H):** Bortsett fra at vi praterte om både snøen som falt i fjor, i forfjor og året før der igjen, og at etterpåklokskap er en ganske eksakt vitenskap, vil jeg på generelt plan først spørre om du ser noen åpenbare svakheter i den rapporten fra Riksrevisjonen som vi har til behandling her i dag.

**Dag Jostein Fjærvoll:** Egentlig ikke. Når jeg sier «egentlig ikke», er det fordi Riksrevisjonen rapporterer til Stortinget, og dermed er det opp til Stortinget å konkludere med sin egen rolle i prosessene.

Når jeg har tillatt meg å antyde at stortingsbehandling av en del prosjekter også kan påvirke kostnadsnivået og presse fram prosjekter, er det fordi jeg selv har vært en del av miljøet og derfor kjenner det. Hvis jeg ikke hadde vært det, hadde jeg ikke våget å si det. Men det er det eneste som det ikke er naturlig for Riksrevisjonen å beskrive, nemlig at prosjekter har vært forsert i Stortinget på grunn av sterk aktivitet. Noen vil kalle det lobbyvirksomhet.

**André Dahl (H):** Ifølge departementet – jeg antar at man hadde samme oppfatning under din tid – uttales det nå i rapporten at det for små prosjekter var relativt kostbart å utarbeide et fullstendig anbudsgrunnlag. Det er grunnen til at slike prosjekter ofte ble gjennomført i egenregi, uten et nøyaktig utarbeidet plangrunnlag. Det står ganske sterkt i motstrid til hva Riksrevisjonen ser som et nødvendig og kvalitetsmessig grunnlag.

Når det gjelder den lille kontrasten der, som jeg antar også var til vurdering under din tid, kan du gi noen generelle kommentarer til det?

**Dag Jostein Fjærvoll:** Som politiker ville jeg gjerne ha fram prosjekter så tidlig som mulig. Det betydde at ikke alt grunnlagsmaterieil var tilstrekkelig for å gi bevilgninger. Jeg tror at man i framtiden må diskutere om prosjekter kan fattes vedtak om på et mer summarisk grunnlag, men at de ikke kan tas opp til bevilgning før det foreligger tilfredsstillende plangrunnlag, og, som det er sagt før i dag, at det foreligger detaljplaner.

Men jeg er veldig spørrende til om det fra stortingshold vil bli akseptert at man ikke kan fremme prosjekter før detaljplaner foreligger. Så her vil det nok være behov for et skille mellom når prosjekter fremmes – også direkte oppe i stortingsalen, der har det vært fremmet prosjekter som ikke har vært tilstrekkelig utredet – og det at man gir førstegangsbevilgning.

Og så er det frustrerende for en departementsledelse hvis man på et prosjekt til flere hundre millioner kroner får en førstegangsbevilgning på 15 mill. kr til oppstart og planlegging, og så er det ikke tatt høyde for hva som skal komme på prosjektet i ettertid, og det samsvarer heller ikke alltid med det som er av langtidspaner.

Da snakker jeg generelt og ikke om disse prosjektene spesielt, slik at ikke det misforstås.

**André Dahl (H):** Ja, det er mange ting som er frustrerende ved å være politiker. Du sa også at det var frustrerende å være politiker når det ble overskridelser.

Vi var her i stad i et spørsmål til veidirektøren inne på vide fullmakter, som bl.a. muliggjorde at man hadde inngått en avtale mellom veisjefene i Akershus på bakgrunn av press fra Lørenskog kommune. Da ble ting gjort uten at det forelå en plan.

Vil du si at fullmaktene har vært for vide? Og hvis det i så fall innebar at det ble for stort sprik mellom de politiske målsettingene, det teknokratene skulle gjennomføre, og det økonomene skulle ha i forhold til det kostnadsmessige overblikket, i hvilken grad bidrog da altfor vide fullmakter til å skape et for stort spenn når det gjaldt vurderingstemaet for de ulike prosjektene?

**Dag Jostein Fjærvoll:** Jeg er veldig glad for det veidirektøren sa tidligere i dag, og som også er skrevet om innskjerping i forhold til kontakt, informasjon, tilbakemelding om at Vegdirektoratet til enhver tid skal være informert om hva som skjer.

Det ble i sin tid – også i stortingskorridorene – snakket om småkonger rundt i fylkene. I og med at dette spørsmålet sikkert vil komme senere, kan jeg ta det allerede nå. At det satt ganske sterke og mektige vegsjefer rundt i fylkene, førte uenkelig til at man hadde handlingsrom, man hadde muligheter til å inngå avtaler som det kanskje ikke alltid var informert tilstrekkelig om oppover. Men dette er i så fall, så langt jeg vet, i et fåtall tilfeller. Jeg vet heller ikke om at veidirektøren kjenner til mange tilfeller som eventuelt ikke er meddelt departementet. Jeg vet heller ikke om det har vært realitet i den påstanden at vegsjefene hadde for vide fullmakter. Men la oss nå se litt framover: Regionaliseringen og omorganiseringen skal jo bl.a. ta høyde for at dette skal endres.

**André Dahl (H):** For et par år siden ble Stortinget orientert om utvidede styringsprinsipper. Man innførte begrepene «styringsramme» og «kostnadsramme». I forhold til det vi har pratert om nå med vide fullmakter: Når man legger til grunn en styringsramme, regner man med at det vil være 50 pst. sjanse for at det ikke blir overskridelse, og det vil bety at det er 50 pst. sjanse for at det blir

overskridelse. I forhold til at kostnadsrammen skal oppfattes som – jeg sitter her med svarene vi har fått fra nåværende statsråd – det øvre finansielle taket for hvert enkelt prosjekt, i hvilken grad kommer det som da er styringsrammen, det departementet i utgangspunktet mener det skal koste, versus det som da skal oppfattes som den aller øverste rammen, til å bli realiteten? Vil man spekulere i at det er det absolutte taket, fremfor å legge til grunn styringsrammen? Er det rom for lokale «småkonger» til å spekulere i dette, eller vil du på generelt grunnlag si at det nye styringssystemet vil kunne avhjelpe slike situasjoner?

**Dag Jostein Fjærvoll:** Nå skal jeg være forsiktig. Jeg er en avgått statsråd, det betyr med andre ord at jeg ikke finner det riktig å svare akkurat på dette spørsmålet, i og med at svaret er gitt av nåværende statsråd, og det har også vært en statsråd i mellomtiden. Jeg vil håpe at det lar seg besvare litt senere i dag. Men generelt kan jeg vel si at jeg ser positivt på den utviklingen som har skjedd innenfor de områdene som er berørt i spørrerunden i dag, fra disse 500 mill. kr som skulle vurderes av eksterne konsulenter, og til der vi er fra 1. januar 2003. Men jeg finner det altså ikke riktig å gå inn på spørsmålet mer nøyaktig.

Kjell Engbretnen overtok her som møteleder.

**Møtelederen:** Da skal vi gå videre, og da er det Ågot Valle fra Sosialistisk Venstreparti.

**Ågot Valle (SV):** Du var, vil jeg si, herlig åpenhjerlig, og jeg håper at du fortsatt kan være det.

Du nevnte at du i din tid innførte at alle prosjekter med investeringer på over 500 mill. kr skulle kvalitets-sikres av en ekstern konsulent. Du sa også at det kanskje har vært prosjekter som burde vært stanset. Når en vet at det er gitt en oppstartsbevilgning til Lofast uten at den eksterne konsulenten har fått gjort ferdig jobben sin, er det da et prosjekt som i hvert fall burde vært utsatt?

**Dag Jostein Fjærvoll:** Jeg er ikke politiker lenger, jeg er bare byråkrat. Det betyr at jeg ber om å få slippe å mene noe om akkurat dette. Det er Stortinget som har makt og myndighet på disse områdene, og de utøver sin makt og sin myndighet uten at jeg har noen innvirkning på det.

**Ågot Valle (SV):** Det er greit.

Riksrevisjonen spør i rapporten om Samferdselsdepartementet til enhver tid har hatt den kompetansen som trengs for å legge fram et skikkelig plangrunnlag for prosjekter som blir tatt opp i Stortinget. Det må vel være åpenbart at plangrunnlaget ikke alltid har vært av det optimale.

Stilte du deg noen gang spørsmål om kompetansen i Samferdselsdepartementet, i din egen fagavdeling? Jeg vil følge dette opp med et annet spørsmål senere.

**Dag Jostein Fjærvoll:** Jeg tenker så det knaker, men jeg kan nok ikke si at jeg konkret gjorde det. Jeg oppfattet vel egentlig at vi hadde meget dyktige folk som besatte de ulike posisjonene i fagavdelingen. Men igjen, husk på at fagavdelingen er veldig liten i forhold til den ytre etat, i forhold til Vegdirektoratet, vegkontorer etc. De fagfolkene som vi hadde, og som vi i stor grad har der i dag, hadde vært med på løpet ganske lenge. De satt inne med gjennomgående kunnskaper og var dermed i stand til å bringe prosjekter framover. Men det er alltid sånn at ting kan blir bedre. Ting kan utvikles. Ting kan også forbedres i et departement – og så kommer vi da til det siste dilemmaet: Det koster også penger. Og er det noe vi har vært opptatt av i Norge i en del år, er det å redusere departementskostnadene. Man vil nok lett komme i den situasjonen at det i så fall blir omgrupperinger, omdanninger, som skjer, og så må man se de ytre etatene i sammenheng med fagavdelingen i departementet.

**Ågot Valle (SV):** Det meste av plangrunnlaget legges jo i Vegdirektoratet og i vegkontorene. Og så sier du at det ikke har vært ansett som tjenlig å flytte Vegdirektoratet inn i departementet. Det kan det jo være mange grunner til. Men hadde det da ikke vært tjenlig å flytte noen av ressursene fra Vegdirektoratet over til Samferdselsdepartementet for å kunne øke kompetansen og også muligheten for å etterkontrollere?

**Dag Jostein Fjærvoll:** Da forutsetter man på en måte at det er skott mellom direktoratet og departementets fagavdeling. Det vil jeg si at det ikke er. Det betyr at man kan trekke på felles ressurser i stor grad, og direktoratet legger planforutsetningene, leverer plangrunnlaget til departementet i hovedsak. Når store planer skal gjennomføres, som f.eks. Nasjonal transportplan – det var et enormt arbeid, som tok mye tid, mye ressurser og mye krefter fra for så vidt flere departementer i den tiden prosessen pågikk, så er det jo løpende kontakt, løpende planleggingskontakt og også løpende kostnadsvurderinger, mellom Vegdirektoratet og departementet. Man må derfor ikke oppfatte det som om det er noe skott. Man har også etatsmøter rimelig ofte, og man har etter min vurdering en god dialog. Jeg snakker jo om to–tre år tilbake i tid, men jeg regner med at det er det samme svaret dere får i dag fra statsråder som har fulgt etter meg.

Det som eventuelt til sist blir et spørsmål hvis man kan påvise at man har fordeler av det, det er en omorganisering i så fall av direktorat og departement som helhet, men da velger man altså en helt annen modell enn vi har hatt i Norge i veldig lang tid, og jeg skal ikke mene noe om det siden jeg ikke er politiker. Jeg sier bare: La oss nå utprøve den nye modellen som er kommet i gang fra 1. januar 2003, og høste erfaringer derifra. Så er det riktig at man så trekker eventuelle konklusjoner.

**Ågot Valle (SV):** Du har masse erfaring, både som politiker og som statsråd. Vi har fått tilsendt et arbeidsdokument fra Transportøkonomisk institutt som heter «Etterprøving av store samferdselsinvesteringer». Her

refereres det til en veldig interessant, brei dansk undersøkelse, som viser at i løpet av 70 år er det ikke blitt noe særlig bedre i forhold til å hindre overskridelser. Feilene gjentar seg og gjentar seg, heter det her. Det refereres til en hypotese om at såkalt strategisk optimisme betaler seg, eller at bevisst underbudsjettering kanskje kan betale seg. Det er jo en form for strategisk optimisme. Når vi har et system i Norge hvor man vedtar enkeltprosjekt for enkeltprosjekt, er det ikke da lettere også å komme fram med strategisk optimisme eller underbudsjettering for å nå prosjekt som kanskje også kan være diskuterbare? Nå håper jeg du er like åpenhertig som du var tidligere.

**Dag Jostein Fjærvoll:** Du sier er, jeg vil si var. Jeg ser ikke bort ifra, men jeg kan ikke belegge det, at det i enkelte prosjektsammenhenger var en kostnadsvurdering som ikke bare burde ha vært bedre, men som åpenbart burde ha vært grundigere og bedre. Da er vi tilbake igjen til det gamle systemet, hvor det satt vegsjefer rundt i alle fylker. Vi går over i en regionalisering nå, som burde gjøre mulighetene til kontroll langt strammere og langt bedre. Jeg har altså ikke grunnlag for å si at det var underbudsjettert på det stadium hvor bevilgninger ble gitt, men jeg kan jo ikke underslå at forskjellen er urimelig stor mellom kostnadene for noen av prosjektene da de ble vedtatt, i forhold til kostnadene etterpå. Og da kan det være vanskelig å forklare forskjellen. Men idet man sier noe sånt, enten det er fra min side eller det er fra SVs side, så sier man egentlig at det sitter folk som bevisst har gjort dette. Det har jeg ikke grunnlag for å si.

Og så vil noen spørre: Var det en kultur som kunne forsvare noe sånt, var det så viktig å få fram enkelte prosjekter? Da er det klart at man kan komme til å mistenke enkelte miljøer for ikke å ha gått langt nok i planleggingsprosessen og klargjøringen av forutsetningene.

Å g o t V a l l e overtok her igjen som møteleder.

**Ågot Valle (SV):** Takk skal du ha.

Jeg gir da ordet til Modulf Aukan fra Kristelig Folkeparti.

**Modulf Aukan (KrF):** Takk, møteleiar.

Ein slik rapport som ligg til grunn for denne høringa, altså ein forvaltingsrapport frå Riksrevisjonen, bør i utgangspunktet iallfall føra til at ein lærer noko.

Så vil eg litt tilbake til det du sa om at enkelte prosjekt som låg klare eller var i gang då du overtok departementet, kanskje fagleg burde ha vore stansa dersom ein ser totaløkonomisk på det. Kan du seia litt meir om det politiske? Eg er klar over at det er politiske motkrefter for ei slik avgjerd, men kan du seia litt meir rundt det?

**Dag Jostein Fjærvoll:** De politiske motkreftene er én ting, kostnadene den andre. Kostnadene ved å stanse et prosjekt og starte det igjen var, som jeg nevnte i stad, anslått i noen prosjekter som er undersøkt, til ca. 15 pst. av totalkostnadene. Men det å få et prosjekt realisert, å få det i drift og få det i gang, gir også gode transportløsning

ger. Det gir økte inntekter hvis det er bompengeprosjekter etc., så her er det mange ting som må vurderes.

Så når jeg sier at man politisk i en frustrasjon satte seg ned og sa: Skal foten nå settes ned, skal man gå til Stortinget og si at her er det ikke penger, disse prosjektene må stanses fordi de spiser for mye av de totale rammene som man har til rådighet i planperioden? – Alt dette ble vurdert. Da ble den politiske situasjonen vurdert, da ble kostnadene vurdert, da ble framdriften vurdert, og ikke minst ble de investeringene som allerede var foretatt, vurdert.

Min løsning og mitt råd er rett og slett at når man kjøper så mange store prosjekter i framtiden parallelt, har man et bedre grunnlag for planprosessen, og så vurderer man kanskje om noen av prosjektene i større grad kan deles opp i underprosjekter, slik at de kan stanses. For er det et totalprosjekt, er det vanskelig å stanse det.

**Modulf Aukan (KrF):** Ja, takk. Det står òg noko i denne rapporten og i det underlagsmaterialet vi har framom oss i dag, om at overskridingane faktisk på det nærmaste er like om det er store eller små prosjekt, og som det vart nemnt tidlegare her, har det historisk alltid har vore ein viss tendens til overskridingar.

Vegdirektøren nemnde i dag at vi òg har hatt ein del prosjekt som faktisk har gått utruleg bra, der den spisskompetansen ein har i Noreg, tydelegvis har slege ut. Kva var di oppleving av det å klara å halda budsjettet når det galdt store og små prosjekt?

**Dag Jostein Fjærvoll:** Jeg vet ikke om jeg kan gå konkret inn på enkeltprosjekter og beskrive dem. Men det er klart at små prosjekter med små midler til rådighet, og der det eventuelt kan overføres midler mellom prosjekter, er lettere å håndtere enn store prosjekter hvor det er beløp i millionklassen og hundremillionerklassen og mer enn det som er ute og går.

Jeg tror det er viktig å holde fast ved det vegdirektøren sa, nemlig at vi har erfaringer fra at mange, mange prosjekter går i mål på anslag. Noen går under anslag også og er dermed positive å trekke fram. Men så har man noen prosjekter som er så sammensatte og så voldsomme, og som går parallelt, som det nå gjorde med de prosjektene som er undersøkt, at de er vanskelige å håndtere fra planprosess, fra planstart, og fram til at man åpner dem. Og husk på at i perioden fra 1999 til 2001 har det vært åpnet en rekke store og viktige prosjekter, ikke minst på stamvegnetene. De har spist mye av ressursene, men de har også da tvunget andre til å stille seg bak i kø. Jeg vet ikke om at noen av prosjektene som står bak i kø, er blitt kuttet ut. Det er bare det at man blir veldig utålmodig av å stå i kø.

**Modulf Aukan (KrF):** Kan du seia noko om kva som skjedde i di tid for å forbetra prosessane? Det vart sagt tidlegare her at det kontinuerleg gjekk føre seg ei evaluering i departementet og i Vegdirektoratet for å gjera ting betre. Kan du peika på noko relativt konkret som skjedde i di tid?

**Dag Jostein Fjærvoll:** Jeg tror at alle lærer av sine feil. Det er naturlig, og forhåpentligvis riktig, for alle ledd i denne prosessen som vi har oppe til gjennomgang i dag. Men jeg tror at det at man nå har ekstern gjennomgang av alle prosjekter over 500 mill. kr, som Finansdepartementet og fagdepartementene som er berørt, sørger for, er en viktig ting. Jeg tror også at den omorganiseringen som har skjedd i forhold til de ulike fylker og regioner og Vegdirektoratet, er viktig. Den internsystemomleggingen som er gjort i Vegdirektoratet når det gjelder både budsjetteringer, regnskap, teknisk oppfølging etc., er viktig.

Altså i sum har det skjedd viktige ting i løpet av de siste årene. Men jeg må jo innrømme at når man viser til den danske undersøkelsen, som sier at ingenting har endret seg på 70 år – det er vel det som egentlig er saken – så skremmer det litt. Det forteller oss at en del prosjekter er så store at man ikke har erfaringsgrunnlag. Man har ikke så mye å sammenligne med som gjør at man kan ha høstet tilstrekkelig erfaring på forhånd. Og da er det ett punkt som vi ikke har vært så veldig mye inne på i dag, nemlig dette med etterrapportering, dette med gjennomgang av prosjektene og dette med prosjektoppfølgning, som er veldig viktig. Skal man høste lærdom av ting, må man kunne beskrive både hva som har gått feil, hva som har vært vellykket, og ikke minst hvilke sammenlignbare størrelser man opererer med. Så det vil det bli viktig å gjøre noe med i tiden som kommer.

**Modulf Aukan (KrF):** Vi veit at ein del prosjekt som ikkje er nemnde her –eg kan ta eit eksempel, eg tenkjer på Krifast, som i si tid var ei samanblanding av både hengjebru, flytebru, undersjøisk tunnel og veganlegg – har ein i ettertid brukt til å ta lærdom av, for å lære av totalprosjekt der ein faktisk kom i mål omtrent akkurat på budsjett. Kan du seia at ein ut frå slike gode eksempel har lært noko konkret for framtida?

**Dag Jostein Fjærvoll:** Ja, hvis du ikke vil ha meg til å stadfeste akkurat Krifast, men at jeg kan snakke rent generelt, kan jeg ...

**Modulf Aukan (KrF):** Det tok eg som eit eksempel.

**Dag Jostein Fjærvoll:** Vi lærer av det som har skjedd. Vegdirektoratet lærer av det som har skjedd, og skaffer seg sammenlikningsgrunnlag for best mulig å være forberedt på et plangrunnlag som gir Stortinget mulighet til å fatte de riktige beslutningene. Men det er veldig viktig i framtiden som i fortiden at kommunene, som har planressursene, som har retten til å vedta detaljplaner/reguleringsplaner, og vegdirektorat og vegkontor drar lasset sammen helt fra starten av, slik at ingen ser anledningen til midt i utbyggingsprosessen å komme med nye krav som er gode og ideelle, men som fører til kostnadsøkning som det ikke er tatt høyde for.

Og hvis man da erkjenner at sånn skal det være, at det skal være mulighet for det, må vi også være ærlige og si: Da blir kostnadsrammen økt.

**Møtelederen:** Da er tida ute. Du har 5 minutter til å oppsummere, hvis du vil bruke de 5 minuttene.

**Dag Jostein Fjærvoll:** Jeg tror jeg skal være ganske kort og bare ønske komiteen lykke til med gjennomgangen.

Så ønsker jeg ikke minst at det vi har erfart fra disse prosjektene, vil gi oss en mulighet til å komme bedre ut enn danskene har gjort gjennom 70 år. Takk.

**Møtelederen:** Takk for at du ville bidra til at vi forhåpentligvis får gitt en bra innstilling til Stortinget.

Vi skal etter programmet begynne igjen kl. 12.25, og vi bruker tiden fram til det til å spise lunsj.

Høringen ble avbrutt kl. 11.50

- - - - -

Høringene ble gjenopptatt kl. 12.25

*Høring med tidligere samferdselsminister  
Terje Moe Gustavsen*

**Møtelederen:** Jeg vil ønske tidligere samferdselsminister Terje Moe Gustavsen velkommen.

Du er vel klar over prosedyrene som følges under høringen, at du selv først får inntil 10 minutter å redegjøre på, dernest at saksordføreren har 15 minutter og de andre partiene 10 minutter. Under spørsmål og svar er det selvfølgelig en fordel å ha kortest mulig svar.

Men velkommen skal du være! Vær så god.

**Terje Moe Gustavsen:** Takk skal du ha!

Å kalle dette en redegjørelse er kanskje å gå litt langt, men noen innledende kommentarer kunne jeg tenke meg å gi.

For det første vil jeg si at det er stort sett greie vurderinger som framkommer i Riksrevisjonens dokument, etter min oppfatning. Å legge fram forslag for Stortinget som også i ettertid viser seg å stemme, er selvsagt viktig, og dermed blir det like viktig å gripe fatt i det når så ikke er tilfellet. Det er selvsagt slik at Stortinget til enhver tid har krav på et riktigst mulig beslutningsgrunnlag – det er et selvstendig, viktig poeng.

Så er det slik i forhold til det som det her er fokusert på, at kostnadsøkninger også blir negativt fordi det kunne gitt grunnlag for andre prioriteringer når aktuelle prosjekter vurderes, fordi det alltid er slik at ting settes opp mot hverandre – og oftest er økonomi da et viktig element. Og det er viktig fordi kostnadsoverskridelser rammer, på en eller annen måte, framtidige prioriteringer, kanskje i forhold til at noe kan bli kuttet ut, men mest aktuelt er enten at framtidige prosjekter får lengre tid før realisering, eller at oppstart av nye prosjekter får en utsettelse på grunn av kostnadsøkninger i de pågående.

Det er viktig å lete etter årsakssammenhenger i en politisk sammenheng, ikke minst er det viktig å lete etter årsakssammenhenger for å bedre framtidig planlegging. I den tiden jeg var i departementet, var det et kontinuerlig

arbeid på disse områdene. Mest sentralt stod vel en to-tre ting: Den forrige regjeringen, som Fjærvoll var samferdselsminister i, hadde foreslått, og Stortinget hadde vedtatt, et opplegg for ekstern kvalitetssikring av store prosjekter, og det ble da min oppgave å bidra til å sørge for at dette ble implementert. Jeg er sikker på at komiteen er vel kjent med at dette dreier seg om prosjekter med en kostnadsramme på ½ milliard kr og høyere.

Videre skjedde det videreutvikling av prosjektstyring. Konkret kom dette til uttrykk ved at det ble distribuert flere håndbøker fra Vegdirektoratet i denne perioden. Nå skaper ikke håndbøker i seg selv noe, men det er da en – skal vi si – konkret påvisning av at noe skjedde i denne perioden. I tillegg blir det også jobbet med andre viktige spørsmål, som organiseringen av Vegvesenet. Den organisasjonsmodellen som ble foreslått, og som senere stort sett har blitt gjennomført, er jeg overbevist om også gir et bedre grunnlag for både kostnadsanalyser og kostnadsstyring og også det som gjelder produksjonsdelen. Det vil være kjent at vi foreslo en annen modell for produksjonsenheten, men det ville hatt det til felles at produksjonsvirksomheten klarere blir skilt fra myndighetsdelen i Vegvesenet, som jeg også er rimelig sikker på bidrar i samme retning. Videre ble det jobbet med videreutvikling av produksjonsstyring og også kostnadsoppfølging.

Disse tingene er nok de mest sentrale, men jeg har lyst til å peke på at det også er andre viktige sider ved dette. I den praktiske hverdag er det et ganske hardt tidsmessig press. Det er vel lite som påkaller så mye følelser og diskusjon som samferdselsprosjekter, og ofte med et veldig engasjement – jeg tror jeg tillater meg å si, også i dette huset, iallfall i nabohuset – det gjelder også andre grupperinger, ikke minst lokalpolitiske organer, f.eks. fylkesting. De er også med på å danne et – skal vi si – ganske betydelig press for prosjekter, og ikke minst for det tidsmessige aspektet i dem. Man kan selvfølgelig si i denne forbindelse at man forutsetningsvis skal ha alle planene på plass når prosjektet tas opp til bevilgning. Ja, det er helt utvilsomt at det er slik regelverket sier at det skal være. Men som sagt, det er også sånn at dette tidsmessige presset ligger der stort sett kontinuerlig.

Det går heller ikke an å skjule at det ofte er interessekonflikter i forholdet til lokale planmyndigheter. Det er jo stort sett kommunene som har planansvaret, og som også bidrar til at man her får inn momenter som i det minste – skal vi si – tar oppmerksomheten i prosessene på en slik måte at det påvirker helhetsbildet.

Så er det et annet moment som jeg tror det er viktig å få fram, og det er at man ønsker jo å realisere prosjektene på en ordentlig måte, men dog til en lavest mulig kostnad. Det er jo selvsagt at man ønsker det, men det er også selvsagt slik at det til enhver tid påligger Vegvesenet og selvsagt statsråden å sørge for at så skjer. Tatt i betraktning at mange av disse prosjektene går over lang tid, vil man i noen grad også kunne være utsatt for konjunkturmessige svingninger. Så kan man si at man i noen grad bør forutse at konjunktorene forandrer seg. På den annen side er Vegvesenet en så dominerende aktør at å forutse konjunktursvingning faktisk kan bidra til at kon-

junktorene endrer seg, og da noen ganger til det som er mer kostbart.

Så er det en annen side, som for så vidt henger sammen med dette, og det er at Vegvesenet har en svært dominerende posisjon på anleggssiden i Norge. Jeg kan ikke belegge en påstand om at kostnadsoverslag vil kunne påvirke totalprisen på et prosjekt, men man kan heller ikke utelukke det. Det jeg da konkret tenker på, er f.eks. at å legge inn store reserver rett og slett ville kunne medføre at totalprisen kunne bli høyere. Også de mistanker som er kommet i forhold til asfaltsiden, gjør at man iallfall bør vie dette aspektet oppmerksomhet. Jeg prøver ikke nå å bortforklare at kostnadsoverskridelser har funnet sted, ei heller å unnskyld dem, men jeg forsøker å brette ut bildet, slik at man har med seg denne helheten i tillegg til det som skjer rent konkret med å forbedre redskapene for å skape et best mulig beslutningsgrunnlag. Til slutt er det jo det som er viktig, at det som legges fram for Stortinget, skal være mest mulig korrekt, og at arbeidsredskapene for å gjøre dette dermed stadig må forbedres.

**Møtelederen:** Takk skal du ha. Jeg gir ordet til saksordføreren, Henrik Rød.

**Henrik Rød (FrP):** Takk for det, leder, og takk til Terje Moe Gustavsen for de innledende kommentarene.

I det foregående her i denne høringen har et sentralt tema vært antall overskridelser, og om det innenfor Vegvesenet er det normale at man har til dels betydelige overskridelser.

Jeg kunne tenke meg å stille spørsmål om du fikk et antall slike saker på ditt bord som gjorde at du reagerte på det, om du syntes det var mye overskridelser fra Vegvesenets side?

**Terje Moe Gustavsen:** Jeg tror nok ikke jeg kan si at jeg reagerte i forhold til antall overskridelser. Når jeg nå likevel har et litt nølende forhold til det, er det fordi det er en side ved slike overskridelser at man må finne penger til dekningen. Det er klart at enhver samferdselsminister har et ønske om både å igangsette og realisere prosjekter. Det skulle bare mangle. Det er på mange måter jobben deres. Da er det klart at enhver kostnadsoverskridelse i og for seg vil framstå som ikke en hindring, men iallfall en reduksjon av mulighetene. Dermed følte jo kostnadsoverskridelsene belastende i prioritetsammenheng.

Samtidig er det klart at som statsråd følte det til enhver tid belastende å stå overfor en situasjon der man nødvendigvis måtte gå til Stortinget og si at tidligere vurderinger nå måtte korrigeres. Men jeg tror ikke jeg vil konkludere med at jeg syntes det var veldig mange og ut fra det et omfattende problem.

**Henrik Rød (FrP):** De prosjektene som er omtalt i Riksrevisjonens rapport – det er jo fem prosjekter, som du sikkert kjenner til – er jo til dels graverende i sitt omfang. Hvordan vil du vurdere de prosjektene som her om-

fattes, i forhold til generelt sett alle de prosjekter du var borti under din tid som statsråd?

**Terje Moe Gustavsen:** Da vil jeg nok si at de framstår som nettopp eksempler på store overskridelser, og slik jeg har forstått det, har Riksrevisjonen grepet fatt i dette nettopp for å ta fatt der man har sett de største overskridelsene. Det er vel også slik at Riksrevisjonen nettopp sier at dette ikke kan sies å være representativt for situasjonen. Så jeg ser nok dette som prosjekter som det selvsagt har vært altfor store overskridelser på, men som – skal vi si – ikke viser en normal situasjon i forhold til Vegvesenets anleggsdrift på noen måte.

**Henrik Rød (FrP):** Jeg har lyst til å utfordre deg videre på å si noe om, reflektere noe over hva som kan være de konkrete årsakene til at slike overskridelser finner sted, altså at man får såpass betydelige avvik fra de kostnadsoverslagene som blir presentert for Stortinget. Kan du si noe om hva du tror kan være konkrete årsaker til dette?

**Terje Moe Gustavsen:** Jeg nevnte noe i de innledende kommentarene. Noen av disse prosjektene har jo praktisk talt gått over hele 1990-tallet, og det er jo slik at hvis man ser på situasjonen i norsk arbeidsliv generelt og anleggssektoren spesielt, var det en periode, altså 1990-tallet, som gikk fra den totale lavkonjunktur til en relativt opphetet situasjon mot slutten av 1990-tallet. Det er nok en ikke uvesentlig årsak.

Andre sider ved det – det er nok slik at man i noen av disse tilfellene stod overfor konsekvenser av endringer i plangrunnlaget. Det framgår jo ganske tydelig av dokumentasjonen. Så skal man også ha med seg at dette selvsagt er fryktelig krevende oppgaver, men jeg tror nok også det er riktig å slå fast, som jeg også gjorde innledningsvis, at man også har forbedringspotensial i forhold til nettopp å utarbeide disse overslagene, og at man, hvis man kunne sagt at man hadde dagens situasjon på et tidligere stadium, forhåpentligvis hadde vært i en noe annen situasjon.

**Henrik Rød (FrP):** Vi skal ha nåværende statsråd inn etterpå, og det er litt interessant for komiteen å prøve å belyse litt hvordan situasjonen var tidligere i forhold til hvordan den nå er, etter omorganiseringen. Det som i så måte er litt interessant, er: Hvilke konkrete tiltak satte du i verk, eller var du med på å sette i verk, for å begrense denne problematikken? Du nevnte to ting. Det ene var dette med eksterne kvalitetskontroll, som også Fjærvoll var inne på tidligere. Men var det andre virkemidler, andre tiltak som dere vurderte helt konkret?

**Terje Moe Gustavsen:** Som jeg også nevnte innledningsvis, arbeidet Vegvesenet i den perioden aktivt med verktøy knyttet til dette. Dette var jo et arbeid som hovedsakelig selvsagt skjedde i Vegvesenet, men som ble rapportert til departementet, der man konkret sørget for å gi nye retningslinjer for en del av denne virksomheten

gjennom de håndbøkene som jeg refererte til. Det er en virksomhet som, som jeg sa, Vegvesenet hovedsakelig stod for, men som jo ble, jeg vil ikke bruke uttrykket fulgt opp, men iallfall fulgt med på, av departementet.

**Henrik Rød (FrP):** Helt til sist har jeg lyst til å komme inn på dette med kompetanse i etaten, Statens vegvesen. Vurderte du eller reflekterte du på noe tidspunkt over at slike overskridelser som ble og blir presentert, kan skyldes manglende kompetanse eller for svak kompetanse blant dem som er ansvarlige for beregningene?

**Terje Moe Gustavsen:** Når man bommer på en beregning, og det er mennesker som har foretatt den beregningen, er det ganske opplagt at det har islett av kompetanse i seg. Man kan ønske seg en kompetanse som gjør at man aldri kommer i en slik situasjon. Men det man må vurdere mot, er: Tror man at man besitter den optimale kompetanse til enhver tid, eller tror man at det er en mulighet bare å rekruttere inn noen mennesker og/eller utvikle de menneskene man sitter med? Og den oppfatning satt jeg altså ikke med. Jeg oppfattet Vegvesenet som å være veldig bra kompetent, men det går liksom ikke an å konkludere med at de er endelig utlært. Det er åpenbart også mulighet for å bedre kompetansen, men det betyr ikke at de i utgangspunktet er inkompetente. Så det er i den settingen jeg vil plassere det. Man har forbedringspotensial, og det er jeg rimelig sikker på at Vegvesenet tok innover seg i både den perioden jeg satt, og senere har tatt innover seg. Men de har et svært godt kompetansegrunnlag å bygge på.

**Henrik Rød (FrP):** Takk skal du ha.

**Møtelederen:** Takk skal du ha.

Vi går videre til Arbeiderpartiet. Kjell Engebretsen – vær så god.

**Kjell Engebretsen (A):** Vegvesenet er en stor, tung fagmyndighet, det er liksom selve fagmyndigheten på dette området i Norge. De har naturligvis utviklet den holdning at de vet best, og det er antakelig fordi de faktisk også gjør det. Men det er nå slik i dette samfunnet at de også må forholde seg til politiske myndigheter. Har det vært en kultur i Vegvesenet som er slik at man forserrer og presser fram prosjekter vel vitende om at passerer vi en slags grense, kommer pengene? Hvis det har vært en slik kultur – og det er vel ikke utenkelig, det er vel slike kulturer som fins i langt de fleste tunge fagmiljøer, tror jeg – så er spørsmålet: Skal man av og til gjøre noe med det – og det er også nødvendig – og omorganisere strukturen i slike fagmyndigheter? I den grad det har funnet sted en slik kultur, tror du at den måten man nå har organisert Vegvesenet på, er noe som eventuelt reduserer en slik kultur?

**Terje Moe Gustavsen:** Jeg har lyst til først å gripe fatt i en av premissene i spørsmålet, og det er det å være lydhør overfor politiske signaler. Jeg opplever at Vegve-

senet er lydhør overfor politiske signaler. Det tror jeg generelt sett man skal være svært tilfreds med, for alternativet ville ikke vært særlig bra.

Så er spørsmålet: Er det kulturer som gjør at man på mange måter strekker seg kortsiktig sett lenger enn det fellen rekker, med å ta konsekvensene når de kommer? Nå snakker vi i minst et 15 års perspektiv, det vil jeg si at denne høringen bygger på. Sett i et så langt perspektiv, og da prøver jeg å være litt i min tid og forut for den, tror jeg ikke man kan utelukke at det har vært noen slike kulturer, men da vil jeg nok si som så at Vegvesenet i denne sammenheng ikke har vært én kultur. Det har vært veldig mange, fordi de ulike vegkontorene har hatt en viktig rolle i dette. Jeg vil ikke utelukke at man kanskje noen steder har sett tilløp til noe av dette.

Men når det gjelder Vegdirektoratet og Vegvesenet sentralt, har jeg absolutt ikke sett slike kulturer. For Vegvesenet og Vegdirektoratet sentralt har det vært like belastende som for departementet at man har hatt overskridelser og derigjennom har måttet gripe inn i de prioriteringer og tanker man har hatt i en helhet.

Så er da spørsmålet: Hva skjer framover? Jeg tror at den omorganiseringen vi nå har fått, vil bidra til at man får den sunne sentrale kulturen, vil jeg si, mer utbredt i det ganske land, og dermed tror jeg det er et grep som vanskeliggjør ulike kulturer. Jeg tror det er et grep som gjør at man får dette, hvis det i det hele tatt har eksistert, eliminert.

**Kjell Engebretsen (A):** Et annet spørsmål, hvis jeg får lov, er dette med den kostnadssikringsmodellen som ble innført i 2001. Da var det vel du som ledet departementet. Det er en modell som retter seg mot prosjekter over en halv milliard kroner. Kan du for det første si hva dette i praksis betyr? Og for det andre: I den grad du har erfaring med det, har det til nå gitt noen resultater? Hvis du ikke har noen særlig erfaring med dette, får vi jo besøk av nåværende samferdselsminister senere, som det kanskje er vel så riktig å stille akkurat den delen av spørsmålet til.

**Terje Moe Gustavsen:** For det første tror jeg at jeg må korrigere representanten Engebretsen litt. Det er nok slik at denne modellen ble innført i 2000, idet den ble vedtatt da Stortinget sluttet seg til dette i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2000. Det som da ble min oppgave, var å implementere den bl.a. gjennom at vi sammen med Finansdepartementet inngikk rammeavtale med flere konsulentfirmaer.

Modellen ble brukt i min tid på de prosjektene som var store nok, og så vidt jeg erindrer i øyeblikket, dreide det seg om OPS-prosjekt i Sør-Trøndelag og Thams-hamn-Øysand og troligvis også E6 Steinkjer. Men dette var så vidt omfattende analyser osv. at det ikke kom til noen endelige konklusjoner i min tid. Derfor tror jeg at jeg må overlate resten av spørsmålet til etterfølgeren.

**Berit Brørby (A):** Da har jeg noen spørsmål til Terje Moe Gustavsen også – hvis du kan notere i rekkefølge.

Riksrevisjonens rapport anviser at det er fem viktige avviksgrunner på de ulike prosjektene, og det er:

- usikre kostnadsoverslag
- detaljerte kostnadsoverslag mangler
- generell feilmargen oppgitt til +/- 10 pst. uten at det tas stilling til sannsynligheten for at kostnadene faller utenfor dette
- omprosjektering
- omreguleringer

Det er de fem hovedavviksgrunnene. Mine spørsmål er:

Av disse fem hovedavviksgrunnene, hvilken mener du er den hyppigste årsaken til kostnadsoverskridelsene? Det er spørsmål 1.

Hvor ofte har du sett at kommunal behandling av reguleringsplaner gjør de ulike prosjektene dyrere? Det er spørsmål 2.

Spørsmål 3: På hvilket tidspunkt mener du Stortinget bør bli informert når en ser at det blir kostnadsoverskridelser – bare gjennom mistanke, eller når det faktisk foreligger nye kostnadsanslag?

Og det siste spørsmålet er: Ble det noen gang i din tid tatt initiativ til en bedre samordning av delprosjektene for å holde kostnadsveksten nede? Eller var dette rett og slett ene og alene Vegdirektoratets ansvar?

**Terje Moe Gustavsen:** Før jeg begynner å svare, tror jeg jeg må be om en liten presisering av siste spørsmål.

**Berit Brørby (A):** Vegdirektøren svarte vel slik på et spørsmål tidligere i dag om det hadde vært en stor fordel om man hadde fått til en bedre samordning av delprosjektene, at der hadde man ikke vært gode nok. Derfor er mitt spørsmål: Ble det noen gang i din tid tatt initiativ til en bedre samordning av delprosjektene? Eller var dette ene og alene et ansvar som lå på Vegdirektoratet og vegdirektøren?

**Terje Moe Gustavsen:** Med delprosjekter forstår jeg ulike vegprosjekter i en større helhet.

**Berit Brørby (A):** Riktig.

**Terje Moe Gustavsen:** Nettopp, OK. Når det gjelder det første, hvilke av de fem, må jeg bare si at jeg har ikke gjort noen dypere analyser som kan rangere disse. Så jeg vil ikke gjøre noe annet enn å slå fast at jeg er enig med Riksrevisjonen i at alle fem kan bidra til kostnadsøkninger.

Når det gjelder spørsmålet om kommunale planvedtak kan gjøre prosjekter dyrere, tror jeg nok det kan være tilfellet. Da ville jeg selvfølgelig gjerne hatt noen eksempler som jeg kunne kastet rett på bordet. Det synes jeg er litt krevende, men det er klart at f.eks. i diskusjonen rundt veipakke Drammen er det ikke tvil om at det å ha til dels relativt sterke interessekonflikter rundt en del sentrale momenter i veipakke Drammen har bidratt til iallfall at man i perioder mer har hatt fokus mot det, mot å få omforente løsninger, enn mot å finne den optimale

framdrift under tidligere, eller skal vi si ønskede, planforutsetninger. Så eksempler på dette tror jeg nok at det er fullt ut mulig å finne. Man skal ha med seg det som nok kan sies å være litt mismatch her i ansvaret når det gjelder forvaltningsorganene. Det er jo slik at vi sitter med et kommunalt planansvar, men det er altså andre som har ansvaret for kostnader som følger av disse planvedtakene. Så her vil vi hele tiden se en slags form for spenningsforhold.

Når det gjelder rapport til Stortinget, vil jeg si det på to måter. I det øyeblikk man har en begrunnet mistanke rundt de forutsetninger som er lagt til grunn når Stortinget har vedtatt et prosjekt, på det tidspunkt bør man absolutt gå til Stortinget. Har man da ikke mulighet til å få en dypere analyse av konsekvensene – ja, så bør man i det minste varsle at man har en slik mistanke. For det er klart at slike kostnadsoverskridelser vil måtte kunne medføre omprioriteringer, og da er det uhyre viktig at man kan, skal vi si, legge grunnlaget for muligheten for at omprioriteringer kan finne sted, og gjøre det på et så tidlig tidspunkt som mulig. Og så må man selvsagt ytterligere gå til Stortinget når man har en fullgod informasjon om endringer og i dette tilfellet overskridelser.

Når det gjelder initiativ til en bedre samordning av delprosjekter, vil nok jeg framheve arbeidet rundt Nasjonal transportplan, at man i den sammenheng i større grad så transportpolitikk, herunder vei og veiutbygging, i helhet, men også i større grad enn tidligere så spørsmål knyttet til veiutbygging enda mer i sammenheng, herunder at man så mer i sammenheng delprosjekter som danner helheter.

**Møtelederen:** Da går vi videre til Høyre. André Dahl, vær så god!

**André Dahl (H):** Jeg skal stille noen spørsmål angående denne frustrasjonen som statsråder møter. Vi hørte det tidligere i dag fra Fjærvoll, så jeg antar at du også hadde noen frustrasjoner. Du pekte på at det var satt i gang et arbeid fra før, det var et kontinuerlig arbeid også under deg. Jeg føler at flere her i dag har vært inne på, i hvert fall ganske godt pakket inn, at det var en del motkrefter. Jeg kunne tenke meg å utfordre deg på hvilke motkrefter du eventuelt møtte da man skulle iverksette en del av disse tiltakene også under din periode, og hva disse eventuelt bestod i. Jeg tolker det slik at det var nok ikke mye, men jeg føler at det ligger litt mellom linjene at det var visse motkrefter. Jeg kunne tenke meg en liten konkretisering av hva disse bestod i.

**Terje Moe Gustavsen:** Mener du nå motkrefter i forhold til nye kostnadsstyringsmetodikker osv.? – Jeg må innrømme at motkrefter i så måte har vel jeg til gode å oppleve.

**André Dahl (H):** Jeg stilte spørsmål i stad til Fjærvoll angående fullmakter som gikk nedover i systemet – det er noe som har ført til at man f.eks. kunne forsere et arbeid med et år uten at det forelå en plan. I hvilken grad

oppfattet du de vide fullmaktene som var da du tiltrådte, som et problem, og i hvilken grad ser du mulige konsekvenser av de endringer man har foretatt i innskjerpinger om å avhjelpe disse vide fullmaktene?

**Terje Moe Gustavsen:** Jeg opplevde ikke fullmaktsforholdene som et problem, altså problem da forstått slik at det var forvaltningsorgan som gjorde prioriteringer som politiske myndigheter burde gjort – for det er jo slik man må forstå begrepet «problem» i denne sammenheng. For jeg opplevde at i det store og hele foretok man disposisjoner og prioriteringer som var godt i samsvar med politiske føringer. Her vil man alltid stå overfor en avveining, for hvis man reduserer disse fullmaktsforholdene til et minimum, vil man åpenbart få et mindre effektivt vegvesen. På den annen side er jo da grensen andre veien den at det vil jo, selv i de minste ting, i prinsippet dreie seg om prioriteringer. Så det er å finne den avveiningen, og det er også et fokus man hele tiden må ha. Men generelt sett opplevde ikke jeg dette som et problem.

**André Dahl (H):** Forstår jeg det rett hvis jeg tolker det slik at du hadde ikke følelsen av at du kom for sent inn i sakene – du følte at du fikk den informasjonen du trengte der det var i ferd med å skje overskridelser?

**Terje Moe Gustavsen:** Tatt på husken nå er det mitt generelle bilde – ja.

**André Dahl (H):** Det har vært oppe også i rapporten og tidligere i dag at det er både kommuner, fylkesting og diverse andre som trækker rundt i korridorene her, som presser på og virker kostnadsdrivende. Hvis jeg skal formulere det så presist som mulig: Hvilke verktøy i forhold til å verge seg mot dette presset vil du si det var manko på under din erfaring som statsråd, og i hvilken grad er det mangel på verktøy til å verge seg mot kostnadsdrivende tiltak i form av press fra fylkesting, kommuner osv. også etter en ny organisasjonsmodell? Det er et ganske omfattende spørsmål, men det er litt interessant å få vite. Et press – det kan føles som et press – det er spørsmål om hva slags muligheter man har til å stå imot det presset, og ikke, jeg holdt på å si, la seg føre ut på galeien.

**Terje Moe Gustavsen:** Jeg skjønner spørsmålet. Du har helt rett i at det er en rimelig omfattende problemstilling.

Det er klart at det er fullt mulig å innrette budsjettregelverk mv. slik at man kan dekke seg bak dette i enhver situasjon. Et eksempel på dette er det generelle regelverket som sier at man skal ha planer foreliggende for et prosjekt tas opp til bevilgning.

På den annen side er det slik at dette «presset» fra fylkesting, fra kommunestyre, fra ulike grupperinger i dette huset er en del av vårt demokrati. Det er på en måte riktig at det er der, fordi en del av disse prosessene – det være seg også deltakelse fra folk flest i disse prosessene



gjennom bl.a. media og på annen måte – er faktisk en del av prioriteringsarbeidet, på den måten at vi gjennom å ha slike prosesser, slike muligheter, vedtak i fylkestinget osv. er en del av de demokratiske prosesser som fører til at man prioriterer på den måten som folk flest ønsker og mener er riktig. Så det vil også være helt galt å sette opp et vern mot slik påvirkning. Det er igjen et spørsmål om å finne balansen mellom det ene og det andre og sørge for at man får disse påvirkningene i en riktig dose, men samtidig ha en styring som gjør at dette ikke medfører at man igangsetter ting uten å ha det nødvendige grunnlag. Det er hele tiden et spørsmål om å finne det balansepunktet. Det ligger for så vidt i hendene til den til enhver tid sittende statsråd, med tilslutning fra stortingsflertallet, å finne redskaper som helt kan sette dette presset bort, men det er helt sikkert ikke ønskelig.

**André Dahl (H):** Man kan konkludere med at demokrati koster, i hvert fall når det gjelder samferdsel og for-svar.

Et siste spørsmål helt kort: Jeg vet ikke i hvilken grad du kan svare på det, men jeg vil bare be deg gi en vurdering. Du sier at det er en avveining og balansegang her. Når det gjelder det nye samferdselsregimet man har fått i løpet av de siste par årene, i hvilken grad vil du si at det tilfredsstillende de nødvendige avveiningene på en bedre måte enn det systemet man hadde tidligere?

**Terje Moe Gustavsen:** Det har jo vært et av siktemålene hele tiden. Jeg tror det bedre avspeiler det på den måten at med fem regioner får man på en bedre måte samlet nødvendig kompetanse i Vegvesenets myndighetsdel, som gjør det konkrete og objektive arbeidet rundt planprosesser osv. kvalitativt sett bedre. Jeg tror også at man da får en riktigere balanse i forholdet til påvirkningskreftene. Det er en kjensgjerning at påvirkningskreftene målt i dette 15-års perspektivet antakelig har blitt mye sterkere. Det er klart at da må vi sørge for at de som påvirkes, blir sterkere i form av å ha ytterligere bedre kompetanse og en samling slik kompetanse.

K j e l l E n g e b r e t s e n overtok her som møteleder.

**Møtelederen:** Da går vi videre. Vi er fremme ved SV, og det er Ågot Valle som stiller spørsmål.

**Ågot Valle (SV):** Samferdsel dreier seg om prioritering. Det dreier seg om prioriteringer mellom ulike vegprosjekt, men det dreier seg også i høy grad om prioriteringer mellom kollektivtransport, investeringer og veginvesteringer. Jeg representerer jo Hordaland, så jeg trenger kanskje ikke si noe mer om akkurat det.

I rapporten sier Riksrevisjonen om disse fem vegprosjektene at de har hele tiden fått de midlene de trengte, til tross for store overskridelser i forhold til de opprinnelige kostnadsoverslagene. Disse prosjektene, står det, har således «vært høyt prioritert av både vegkontorene og Vegdirektoratet». Hvordan mener du at omorganiseringen til

fem regionale kontor kan sikre at slike prioriteringer ikke får forrang fremdeles?

**Terje Moe Gustavsen:** Jeg tror ikke at denne omorganiseringen kan sikre at slike prioriteringer ikke får forrang. Det som jo skjedde her, var at til tross for at man konstaterte sterke kostnadsøkninger, valgte man å fortsette prosjektene. Man valgte å foreslå bevilgninger til fortsettelsen, og vi må nesten ta med både departementet og Stortinget i den vurderingen. Jeg tror ikke at en annen organisering av Vegvesenet ville bidratt til en annen prioritering, fordi disse prioritetene har man i vesentlig grad funnet gjennom stortingsbehandling og ved forslag fra departementet. Men jeg tror at en vesentlig del av poenget er at man ikke kommer opp i tilsvarende situasjoner der man igangsetter prosjekter som senere viser seg å ha så store overskridelser. Det er der poenget ligger etter min oppfatning.

**Ågot Valle (SV):** Flere har vært inne på at når så store overskridelser har skjedd, har det skjøvet på andre prosjekter. Har du noen formening om hva slags type prosjekter det har vært? Har det vært andre vegprosjekter, eller har det vært kollektivinvesteringer, gang- og sykkelveger osv.?

**Terje Moe Gustavsen:** At dette har medført endringer av prioriteringer, er jeg ikke i tvil om. Hvorvidt dette har medført at man har fått omprioriteringer mellom veiutbygging og kollektivtransport f.eks., er antakelig mer tvilsomt. Sannsynligvis har dette i vesentlig grad medført endrede prioriteringer på vegprosjekter. Når det gjelder hvilke konkrete prosjekter dette har gått ut over, er det i og for seg noe man i stor grad står overfor i den aktuelle situasjon. Når man, for å bruke et folkelig uttrykk, må spa opp en kvart milliard som man ikke hadde trodd man trengte å finne på et årsbudsjett, er det der og da man sitter med prioritetsforslagene. Det vil da medføre at man må utsette oppstart av prosjekter man hadde håpet å kunne starte, eventuelt redusere framdrift. Så å sette fingeren på at der og der ville vi i dag hatt en vei, synes jeg er ganske krevende. Sett fra min vinkel, ut fra at jeg fikk i oppgave å fullføre arbeidet med Nasjonal transportplan og legge den fram, er det klart at dersom vi hadde brukt mindre penger f.eks. på de fem prosjektene som ligger her, ville vi antakelig sittet overfor en litt annen prioritetsdiskusjon rundt investeringer i forhold til Nasjonal transportplan. Hvilke prosjekter som da hadde vært tidligere i køen enn de nå er, synes jeg er litt vel krevende å gå inn i. Jeg kan bare for så vidt konstatere at det ville helt åpenbart vært noen.

**Ågot Valle (SV):** Riksrevisjonen sier i sin uttalelse at det hadde vært heldig med en større helhetstenking som går utover rent vegfaglige spørsmål, f.eks. å legge mer vekt på miljø – som jeg vil mene er en del av det å ha en større grad av helhetstenking. Nå er det jo en del prosjekter som har vært vedtatt og planlagt tidligere, før man fikk rikspolitiske retningslinjer for areal- og transport-

planlegging, hvor man forplikter seg til også å utrede alternativer til andre transportsystemer.

Ett av de prosjektene som er satt i gang, og som jeg tror var sterkt på planleggingsstadiet i din tid som samferdselsminister, var Sjølinjen/Fjøsangerveien i Bergen, der 22 år gamle planer lå til grunn uten at man hadde fått satt i gang konsekvensanalyser eller skikkelig miljørevisjon. Mener du at det er forsvarlig at så gamle planer skal ligge til grunn når man foretar utbygginger der det opplagt er store diskusjoner om hva slags investeringer man skal satse på?

**Terje Moe Gustavsen:** Jeg føler jeg her står overfor en blanding av litt erfaringssvar og dagsaktuelle politiske problemstillinger. Så jeg vil nok avgrense meg til å snakke litt om tidligere. Jeg vil si som så: Nasjonal transportplan og tenkingen bak den var et ganske stort skritt framover på en mer helhetlig planleggingstenking. Jeg håper at man kan videreutvikle den helhetstenkingen framover.

Når det generelt sett gjelder spørsmålet om gamle plandokumenter, er det nok slik at vi i min tid også hadde erfaringer som tilsa at reguleringsplaner fra 1970-tallet er et relativt vanskelig grunnlag å prosjektere/budsjettere på. Så det er nok en fordel at de etter hvert kan bli noe ferskere.

Når det gjelder den dagsaktuelle situasjonen rundt Fjøsangerveien, tror jeg nok jeg vil overlate det til etterfølgerne.

**Ågot Valle (SV):** Du var jo da inne i bildet som samferdselsminister. Var det ikke naturlig å kreve konsekvensanalyser?

**Terje Moe Gustavsen:** Vi er inne på et helt konkret område nå som jeg ikke er i stand til å erindre.

**Ågot Valle (SV):** OK. Jeg respekterer det.

Et annet spørsmål er lokale dugnadsmidler, som bompenger er. Bakgrunnen igjen er ting som har skjedd i Bergen, og rent konkret Rv 555, som jo omhandles her. Der var også bompengeprosjekter inne i bildet, og bystyret vedtok en spesiell prioritering av disse bompengeprojektene. Det er ikke det jeg skal spørre deg om. Men er det ikke naturlig – tenkte du noen gang da du var samferdselsminister, at når det gjelder disse lokale bompengeprojektene, var det viktig at også kommunestyrene, ut fra at de også har planansvar, ble orientert om bruken av bompengemidlene og planene for videre bruk av bompengemidler?

**Terje Moe Gustavsen:** Stort sett var jo bompengeprojekter i veldig stor grad basert på de fylkeskommunale behandlingene, så også i Bergen og Hordaland. Der var det jo allment og generelt en svært god dialog. Så er det slik at i forhold til Bergen var det en del spesielle problemstillinger, erindrer jeg, uten helt å klare å ta det fram nå. Men generelt sett er det klart at å få en aksept for og erkjennelse av å bruke bompenger forutsetter en bred lokal behandling, nettopp fordi at hvis man ikke gjør det,

vil man heller ikke ha en aksept for å bruke bompengene i noen særlig grad. Derfor er det viktig. Generelt sett var det et forhold som i veldig stor grad gikk i forhold til fylkestinget.

Ågot Valle overtok her igjen som møteleder.

**Møtelederen:** Vi går videre til Modulf Aukan fra Kristelig Folkeparti.

**Modulf Aukan (KrF):** Eg lytta med interesse til det du sa om omorganiseringa av Vegvesenet, og at du egentleg foreslo ein annan modell. Kan du seia noko om di oppfatning av om den omorganiseringa har vore vellykka?

**Terje Moe Gustavsen:** Det jeg nevnte om egen modell, var knyttet til produksjonsenheten. Det som var mitt poeng, var at ved å endre den til en divisjon, ville man oppnådd noen av de samme hensikter hva angår dette med å skille fra myndighetsdelen sett i forhold til disse kostnadsoverskridelsene. Det var mitt poeng da. Det er klart at den modellen som er valgt på dette punktet, vil ha det samme i seg.

**Modulf Aukan (KrF):** Eit tema vi har brukt ein god del tid på i dag, er dette med lange bindingar på prosjekt og kva det har å seia for den vurderinga ein til kvar tid skal gjera, både her i Stortinget og i departementet. Var det på noko tidspunkt i di tid aktuelt å stoppa prosjekt?

**Terje Moe Gustavsen:** Nei, og det var fordi vi rett og slett satte opp som en forutsetning at vi ønsket å videreføre pågående prosjekter, da eventuelt på bekostning av å igangsette nye. Det kan man si var ikke alltid like enkelt politisk sett, men rasjonelt sett både viktig og riktig. Det medførte da også at det i hvert fall i den første delen var lite ærefulle igangsettinger.

**Modulf Aukan (KrF):** Eg skjønar.

Når det gjeld kvalitetssikring av prosjekt, går det m.a. på det med trafikkgrunnlag og slike ting. Eg kan nemna eit eksempel som har versert her i huset i mange år, Oslofjord-forbindelsen, der ein kanskje såg einsidig på tunnelen og kanskje ikkje så mykje på tilførselsvegar. Ein fekk eit oppgradert ferjesamband Horten–Moss, som i det heile tatt gjorde at grunnlaget kanskje ikkje vart slik det var framstilt som. I kor stor grad kvalitetssikra ein slike opplysningar?

**Terje Moe Gustavsen:** I forbindelse med store vei-prosjekter er det klart at en analyse av framtidig bruk var helt sentralt. Når det gjelder akkurat Oslofjord-forbindelsen, fikk jeg gleden av å være med på å åpne den. Da sier det seg selv at jeg ikke kunne ta så veldig mye del i ansvaret med å være med på å beslutte den. Det er ganske åpenbart at det også er et eksempel på at mange prosjekter kan ha veldig ulike forhistorier. Hvis Hurum aldri hadde vært et aktuelt sted å legge en hovedflyplass, kan

man vel tillate seg å spørre litt retorisk om vi i dag hadde hatt Oslofjordtunnelen.

**Modulf Aukan (KrF):** OK. Da trur eg eg seier takk der.

**Møtelederen:** Da har du inntil 5 minutter til å oppsummere, hvis du ønsker det.

**Terje Moe Gustavsen:** Jeg vil gjøre det så kort at jeg sier at jeg har opplevd en bedring når det gjelder kostnadsstyring i Vegvesenet. Jeg tror det har mange sammenhenger – viktig er det interne arbeidet i Vegvesenet, viktig er det fokus som har vært fra departementets side, men viktig er også den oppfølgingen som har skjedd fra Stortingets side bl.a. gjennom tidligere behandlinger av større prosjekter. I så måte er det også viktig og riktig at man i maksimal grad sørger for å belyse hva som har skjedd, men ikke minst hva som bør skje. Så jeg håper at det komiteen og Stortinget her arbeider med, er med på å bidra til at vi får enda bedre redskaper, for om det i ettertid framstår som et problem for Stortinget å bli stilt overfor fait accompli i kostnadsoverslagssammenhenger, så, med erfaring fra departementet, framstår det som et akkurat like stort problem der. Det er i alles felles interesse å sørge for at dette får en annen framtid. Så lykke til!

**Møtelederen:** Takk skal du ha! I så måte er det veldig viktig med de bidragene dere kan komme med som sitter med de erfaringene dere har. Det har vært veldig nyttig for oss. Tusen takk skal du ha.

Nå er vi litt foran skjema. Vi skal ha en liten kaffepause mellom Transportøkonomisk institutt og statsråden. Allikevel vil jeg foreslå at vi tar en pause, og at vi starter opp igjen kl. 13.25.

Høringen ble avbrutt kl. 13.20.

- - - - -

Høringen ble gjenopptatt kl. 13.25.

*Høring med Transportøkonomisk institutt ved  
Sverre Strand og Knut Østmoe*

**Møtelederen:** Jeg vil ønske Sverre Strand og Knut Østmoe fra Transportøkonomisk institutt velkommen. Dere har hatt kortere tid på å forberede dere enn de andre som er innkalt til høring. Jeg synes det er veldig bra at dere kunne stille opp her i dag.

Dere har 10 minutter til å komme med noen betraktninger, og så vil vi spørre etterpå. – Vær så god!

**Knut Østmoe:** Takk.

Jeg må bare først presisere at Transportøkonomisk institutt spiller en litt annen rolle enn de andre aktørene her. Vi er en privat stiftelse, med forskningsmessige oppgaver som formål. Så jeg oppfatter ikke at vi sitter på – kall det – anklagebenken i forhold til disse prosjektene. Vi har ikke spesiell kunnskap om disse prosjektene. Men

jeg synes likevel det var hyggelig at dere inviterte oss for eventuelt å kunne være med og bidra til å kaste noe lys over de problemstillingene som her har vært reist.

Det er allerede fra komiteens medlemmer referert til en undersøkelse som vi har gjennomført, og hvor vi bl.a. refererer til denne berømmelige danske undersøkelsen. Jeg synes det er interessant på den måten at denne illustrerer at dette ikke er noe spesielt problem for Norge. Dette illustrerer at den type prosjekt vi snakker om her, generelt erfaringsmessig har store problemer når det gjelder kalkylegrunnlaget. Vi kan bare nevne spektakulære prosjekter som det i Den engelske kanal og Øresund-forbindelsen, som er av en helt annen størrelsesorden enn de prosjektene vi snakker om her. Der bommet man jo formidabelt. Beslutningene ble fattet på et grunnlag som man kanskje i ettertid aldri ville drømt om å la få som konsekvens at man skulle gjennomføre prosjektene. Men dette illustrerer bare at når man først er kommet i gang med et prosjekt, er det veldig vanskelig å reversere. Det betyr at det er desto viktigere å ha et godt beslutningsgrunnlag når man faktisk tar beslutningene.

Det som jeg synes også er viktig å presisere når det gjelder alle disse prosjektene som vi har sett på, og som har vist seg å ha systematiske avvik, er at det også er systematikk i den forstand at avvikene er så forskjellige fra prosjekt til prosjekt. Med andre ord: Det er ikke noe klart mønster at alle blir dyrere, eller at alle har en mindre nytte enn det som er forutsatt, men det er ganske enkelt slik at kunnskapene knyttet til disse typer evalueringer er dårligere enn det man skulle tro. Det er på mange måter vår institusjons oppgave å være med på å styrke beslutningsgrunnlaget for å kunne treffe fornuftige beslutninger. Men samtidig har vi en virkelighet som er mer kompleks enn det vi gjerne så at den var. Vi må bare erkjenne at når det gjelder disse internasjonale prosjektene, hvor Norge for øvrig ikke har vært representert, har man egentlig ikke klare årsaksanalyser når det gjelder avvikene. Alle de momentene som har vært oppe her i høringen, har vært gjeldende, for å si det slik – fra dårlig plangrunnlag, som kan skyldes mer eller mindre strategiske hensyn, til kanskje manglende fagkunnskap i institusjonene.

På den bakgrunn tok Transportøkonomisk institutt for halvannet år siden initiativet til å lage et forprosjekt for å se om det var et kunnskapsgrunnlag i Norge som kunne gi grunnlag for å gjennomføre et såkalt hovedprosjekt. Vi fikk tilslutning fra Samferdselsdepartementet og etatene til at det kanskje kunne være fornuftig å lage et forprosjekt, og det er for så vidt det man har referert til her. I hvilken grad dette blir et hovedprosjekt, er selvsagt opp til etatene og departementet, men det er ikke tatt stilling til dette.

Det som jeg synes er litt viktig, er at det i Riksrevisjonens utredninger har vært fokusert på disse fem prosjektene som vi snakker om. Det som kanskje er det mer positive perspektivet, kunne jo være: Hva kan man lære av de prosjekter som faktisk går godt? Nå sier jo Riksrevisjonen selv at de er forsiktede med å generalisere ut fra disse fem prosjektene. På den måten kan da også læringseffekten kanskje være veldig uklart, fordi man nett-

opp burde, hvis man skal lære, trekke fram prosjekter som faktisk går godt, og ikke dem som går dårlig. Selvsagt er det læring fra begge sider. Men vårt poeng er at skal man gjennomføre et hovedprosjekt, vil vi legge like stor vekt på hva man kan lære av dem som har gått som forutsatt, som på det man har lært av dem som ikke gikk slik som forutsatt. Det betyr altså at vi pr. i dag ville være uhyre forsiktig med å si at dette er et område hvor vi har stor grad av innsikt om hva som er de faktiske forhold. Her er det enkeltprosjektene forklaringsmodeller som dominerer, ikke det generelle bildet med hensyn til hva som kan være grunnlag for å forstå hva som skjer.

Det som kanskje er viktig, er at man da i noe større grad har oppfølgings- og evalueringsperspektiv på mye av det som har vært oppe her. Det er mange momenter som her har vært oppe, som dette med skillet mellom bestiller og utfører. Her er det snakk om den regionale inndelingen av Statens vegvesen, her er det snakk om kvalitetssikring av prosjekter over 500 mill. kr. Ved alle disse temaene har komiteen spurt: Hva tror man om effekten av disse tiltakene i forhold til det man her er opptatt av? Da vil vi i all beskjedenhet måtte si: Ja, men dette må man jo faktisk studere! Man må faktisk foreta seriøse evalueringer av hva disse endringene innebærer, fordi det er ingen som a priori kan si noe fornuftig om hva som her vil være resultatet. Eksempelvis kan det å skille ut produksjonsavdelingen i et eget statlig AS være et fornuftig tiltak, under forutsetning av at markedet fungerer på en så god måte som man skulle håpe at det fungerer. Men det er da et empirisk spørsmål om man her oppnår de gevinstene som man er opptatt av. Så vi vil egentlig bare si at her er det viktig at man prøver å ikke gjøre seg oppfatninger om hva som blir av effekter. Man kan lage seg noen hypoteser, men man kan ikke få verifisert dem. Det er da slik at her er det faktisk et behov for å gå inn og presentere og etablere et kunnskapsgrunnlag som man pr. i dag ikke har.

Dette med mangelfull planlegging har jo gått igjen som et stikkord her. Her har det bl.a. vært påpekt behovet for å trekke erfaring fra tidligere prosjekter. Det tror vi er viktig. Men samtidig tror jeg det er viktig at man erkjenner kompleksiteten i å utnytte erfaring fra tidligere prosjekter, for ett perspektiv er at alle prosjekter er unike. Det andre er at skal man utnytte erfaring fra tidligere prosjekter, må dette systematiseres på en slik måte at man faktisk klarer å utnytte den erfaringen – eksempelvis markedssituasjonen. Det å bygge på kunnskap om erfaringer uten å kjenne den aktuelle markedssituasjonen er egentlig misledende. Med andre ord: Man må ha en god del parametere. Man må altså supplere de erfaringer man har, for å kunne utnytte dem på en fornuftig måte.

Ellers vil vi også kanskje påpeke at det å ha fem regioner i forhold til de tidligere 19 helt klart vil gi et større grunnlag for å samle kompetansen. Det som vi tror er riktig, er jo at kunnskapen ikke sitter i hodet på saksbehandlere, som man får følelsen av når man leser Riksrevisjonens rapport, men at denne erfaringsbasen som man snakker om å etablere, må være en institusjonalisert kunnskapsbank for Statens vegvesen som sådant og ikke

gjøres avhengig av enkeltpersoner. Og jeg må vel si at jeg reagerer litt på noe av det som har vært sagt her, når man nærmest spør: Hva skal man gjøre med saksbehandlere som har gjort «en dårlig jobb»? Det er helt klart at det er å personifisere kompetansen i Statens vegvesen, i stedet for at man institusjonaliserer behovet for å ha kompetanse i en slik organisasjon. Det er helt klart at dette er et organisatorisk problem, i den grad det er tilfellet, og ikke et personkompetanseproblem.

Det tror jeg kanskje er det vi innledningsvis ville gi av kommentarer.

**Møtelederen:** Takk skal du ha.

Da gir jeg ordet til saksordføreren, Henrik Rød – vær så god.

**Henrik Rød (FrP):** Takk for det, leder.

Og takk for innledningen. Dere er jo de eneste – skal vi kalle det – eksterne partene i denne høringen, så det er meget interessant å høre hva dere mener om denne problematikken.

Innledningsvis kunne jeg tenke meg å stille dere spørsmål i forhold til mengden, altså antall prosjekter i Norge som dere kjenner til som har vært gjenstand for overskridelser i forhold til kalkylene, og gjerne også få sett det i litt sammenheng med erfaringer fra andre land som det kan være naturlig å sammenlikne seg med – om dere kunne si litt kort om det. Er det et større problem i Norge enn andre steder?

**Knut Østmoe:** I den undersøkelsen som jeg viste til, hadde man en database på 250 prosjekter, var det vel. 90 pst. av disse hadde betydelige overskridelser. Med andre ord: Hvis man skulle ta det som utgangspunkt, står det i hvert fall ikke verre til i Norge. Men i hvilken grad det er en trøst, synes jeg er vanskelig å si. Det jeg synes var interessant å registrere, var at Søfteland, fra Vegdirektoratet, påpekte at denne kunnskapen hadde man faktisk i systemet. Så her er det snakk om å ta ut den kunnskapen. Vi sitter ikke på denne kunnskapen. Men jeg synes det er viktig å utnytte på en fornuftig måte den kunnskapen som da Statens vegvesen rent faktisk synes å ha, men da som et utgangspunkt for å prøve å analysere det jeg var inne på i sted, nemlig skillet mellom prosjektene med hensyn til i hvilken grad de faktisk nådde de resultatene eller ikke. Jeg opplever kanskje at det vel ikke er tilfeldig at Riksrevisjonen har pekt på akkurat disse fem prosjektene, fordi de har synliggjort nettopp et avvik i forhold til et mønster. Min hypotese er at avvikene gjennomgående ikke er så store som i disse prosjektene som vi refererte til. Men da må jeg bare presisere at de prosjektene man så på internasjonalt, er store prosjekter, og for så vidt da kanskje noe større enn det som er definert som store prosjekter her.

Jeg tror for øvrig når det gjelder prosjekter, at det er viktig å skille mellom kanskje ikke to, men tre grupper. Vi har hva man kan kalle mindre prosjekter, og vi har de store prosjektene som dere er opptatt av. Men vi har også – som jeg var inne på i sted – hva man kan kalle gigant-

prosjekter. Det er særlig når det gjelder disse gigantprosjektene, som vi kanskje er så heldige ikke å ha, at de store avvikene virkelig oppstår, for der er man erfaringsvis ofte på helt bar bakke når det gjelder grunnlag for å gjøre fornuftige kostnadskalkyler.

**Henrik Rød (FrP):** Vi er jo først og fremst ute etter å få råd fra dere i forhold til hvordan dette arbeidet bør legges opp. I den sammenheng kunne jeg godt tenkt meg at dere utdyper litt hvor dere mener forbedringspotensialet i departementet og i Statens vegvesen ligger. Har dere noen formening om hvor man konkret kan sette inn ressurser?

**Knut Østmoe:** Her er det kanskje viktig å skille mellom å sette inn ressurser og å forbedre beslutningsprosessen. Det som har vært nevnt her som helt åpenbart, er å basere vedtak på reguleringsplaner. Da bør prosessen mellom sentrale og lokale myndigheter være terminert – ved at reguleringsplanene er grunnlaget.

Det som man kanskje kan stusse litt over, er kommunenes anledning til å gå inn og gjøre endringer i reguleringsplaner som ligger til grunn for de vedtak som er fattet. Det demokratiske elementet – som Moe Gustavsen var inne på – burde jo være ivaretatt gjennom selve vedtaket av reguleringsplanene, og ikke gjennom behovet for å endre reguleringsplaner som en gang er vedtatt.

Men det er veldig viktig å være klar over at det er jo kommunene som er myndighet i forhold til plan- og bygningsloven. Det må man ta på alvor. Men det bør være tatt på alvor ved at reguleringsplanene er grunnlaget for vedtak i Stortinget. Det synes jeg bør være et forholdsvis klart «must».

Det andre perspektivet som vi vil være opptatt av, er hva man kan kalle den systematiske erfaringserkjennelsen, og der vil vi kanskje påpeke at man har et strukturelt problem i Statens vegvesen. Kanskje i parentes bemerket: Dere har jo i denne høringen ensidig fokusert på kostnadssiden. Men vårt perspektiv vil nok like mye være ut fra det man kan kalle nyttesiden. Konsekvensutredninger som sådanne har så vidt vært nevnt som et tema, men det innebærer jo at man også må ha kunnskaper om effektene av hva som er intensjonen ved prosjektet, og ikke bare se det som et kostnadsproblem – altså se det fra miljøsidens til trafikksikkerhet, til næringslivets fordeler av vegprosjektet osv.

På alle disse områdene føler vi at man, som jeg var inne på, har et strukturelt problem, ved at et prosjekt lukkes på det tidspunkt det er sluttført. Det betyr at for å få kunnskap om effekter av et prosjekt – som pr. definisjon jo må komme etter at det er sluttført – må det i dag defineres som et forskningsprosjekt. Det som man da kunne spørre om, er: Hvilke prosedyrer vil komiteen foreslå i forhold til Statens vegvesen for å sikre at man faktisk trekker erfaringer fra prosjektet etter at det er avsluttet? Jeg ser at man her har et beslutningsproblem, eller et kunnskapsinnhentingsproblem, fordi det er begrensede midler til forskningsprosjekter. Men egentlig burde en kunnskapsbase knyttet til hva som skjer etter at et pro-

sjekt er sluttført, være en integrert del av prosjektet og/eller en del av investeringsrammen til Statens vegvesen, nettopp fordi det er et helt avgjørende premissgrunnlag for å vinne erfaringer gjennom de prosjekter man faktisk har gjennomført.

For å illustrere dette helt konkret: Når det gjelder bompengeprosjekter, vet man noe om trafikkutviklingen etter at vegen er åpnet. Når det gjelder statlig finansierte vegprosjekter, er det mer tilfeldig i hvilken grad man har den systematiske kunnskap om hva som skjer etter at prosjektet er sluttført. For når prosjektet er sluttført, så er det sluttført, og da er man ferdig. Men det er jo egentlig da kunnskapen om effekten av prosjektet kan komme opp. Dette gjelder vel å merke ikke kostnadssiden, for den skal man jo lage en sluttrapport om. Men vi synes det er like viktig å ha kunnskapsutvikling om effekter av prosjekter som av kostnadssiden av dem.

**Henrik Rød (FrP):** Jeg er selvsagt enig i det. Det dere peker på, er kost-nytteeffekter osv., som selvsagt er svært viktige. Men har dere noen ideer, noen formening, om hvilke tiltak som kan settes inn for å ha mer kontroll på kostnadssiden, slik at kalkylearbeidet kan være mer troverdig i forkant? Har dere utover det dere allerede har sagt, konkretisert det?

**Knut Østmoe:** Jeg var jo litt inne på det. Jeg tror at det vi først og fremst kan se – det er mulig at min kollega kan supplere – egentlig er å utnytte erfaringene som man oppnår suksessivt, på en systematisk måte til fordel for hele etaten og ikke bare for «saksbehandler og/eller lokalt kontor», altså at dette er innsikt som blir felles eiendom for hele vegetaten, istedenfor at den ikke blir samlet.

Nå har ikke jeg innsikt i hvordan dette foregår rent faktisk, så for meg blir det for så vidt en hypotese at det her kan være noe å hente.

Jeg vet ikke om du har noe å supplere, Sverre?

**Sverre Strand:** Det er selvfølgelig vår oppgave å understreke kunnskapsmangel og kompleksitet i dette. Men det er jo et faktum at bakgrunnen for det store danske utredningsprosjektet var at det også internasjonalt var en utrolig mangel på kunnskap nettopp i forbindelse med etterprøvingen. Prosjektet var ferdig, og da var det ferdig. Det var det som var utgangspunktet der.

I den store undersøkelsen ble Norge ikke med. Det er da det vi hekter oss på. Første fase av en slik norsk undersøkelse når det gjelder vegprosjekter, vil jo nettopp måtte være å undersøke disse opplysningene om kostnadsavvik i den databasen som vi tror, og etter i dag vet, ligger i Vegdirektoratet – den eksisterer, men den er ikke samlet og vurdert og prøvd strukturert i forhold til store og små prosjekter, hvor de ligger i landet osv. – altså begynne å nøste opp i årsaker til de avvikene som vi kan observere, og som er interessante.

Som Knut her sa, er det gjennomsnittsbilder internasjonalt, men hovedkonklusjonen er at det er enorm variasjon omkring disse gjennomsnittene, noe som bare un-

derstreker de komplekse årsakssammenhenger som her er ute og går.

Første runde i en slik oppfølging vil da være å utnytte statistisk avvik osv. for med det som utgangspunkt å gå inn i mer målrettede årsaksanalyser. Det går nesten ikke an å understreke sterkt nok hvor kompleks dette egentlig er, selv om det i mange sammenhenger kan virke som om det er relativt enkle årsakssammenhenger. Men det er flere årsaker som virker sammen, som da også er antydning på en veldig god måte i Riksrevisjonens rapport.

**Henrik Rød (FrP):** Vi har av dem som har vært før dere her i høringen, fått grundig belyst at slike overskridelser i forhold til beslutningsgrunnlaget har konsekvenser i forhold til framdrift av andre planlagte veiprojekter. Så vet vi selvsagt også at bygging av en vei og utbedring av infrastruktur har store samfunnsøkonomiske ringvirkninger på flere plan. Har dere reflektert noe over i hvilken grad overskridelser i forhold til beslutningsgrunnlaget, kalkylemateriellet, har medført at samfunnsøkonomisk har fått negative ringvirkninger og på en måte en størrelsesorden på disse som en følge av at andre veiprojekter ikke har blitt realisert, eller ikke har blitt realisert så raskt som forutsatt i utgangspunktet?

**Knut Østmoe:** Jeg kan si at det mest positive jeg faktisk leste i denne riksrevisjonsberetningen, var at man faktisk – jeg vil tolke det slik – roste Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet for at man faktisk tok budsjettmessige konsekvenser av overskridelsene. Grunnen til at jeg sier det på den måten, er at det aller største problemet ville vært hvis dette hadde medført lengre byggetider enn det man ellers ville ha hatt, for vær klar over at byggetidene sett fra ett perspektiv er høyere kostnader. Men det er like viktig at det tar lengre tid før man faktisk får nytte av prosjektene. Her tror jeg det er veldig viktig å få fokusert på at lang byggetid er et stort problem. Egentlig burde man i større grad ha budsjettert med renter i byggetiden, for da hadde man fått illustrert dette på en bedre måte. Blant annet OPS-prosjektene, som har vært en sak i Stortinget, har nettopp vært begrunnet med at det er en måte å få effektivisert produksjonen av veien, slik at man får den optimalisert med hensyn til kort byggetid og rask nytte for brukerne.

Det som hadde vært det aller verste ved disse kostnadsoverføringene, hadde vært at man nærmest hadde dratt ut, seigpint, prosjektene, slik at man ikke hadde fått den nytten av prosjektene som er intensjonen. Selvsagt ligger det et tap ved at man mister alternativt anvendelse, for kostnadene ved overskridelsene er jo nyttetatet ved de prosjektene man da ikke får gjennomført. I så måte forstår jeg spørsmålet greit nok. Men jeg tror at når ille skal være ille, så oppfatter jeg det som at man her gjør sitt beste. Jeg oppfatter også, i hvert fall mellom linjene, at Riksrevisjonen mener at dette er en fornuftig strategi når man først har kostnadsoverskridelser. I så måte tror jeg at man skal berømme den fleksibiliteten som her har vært vist.

Jeg synes også det er viktig å presisere det som vegdirektøren sier, at man her har utnyttet slakk i andre prosjekter, slik at kostnadene på sett og vis ikke har vært så store som man kunne tro i første omgang, for det er ikke slik at prosjekter nødvendigvis har blitt utsatt. Det kommer an på omfanget av disse overskridelsene sett i forhold til de totale budsjetttrammer man her snakker om. Men jeg tolker både det vegdirektøren sa, og det som står i Riksrevisjonens Dokument nr. 3:3, om at man her har hatt et såpass stort handlingsrom innenfor de totale budsjetttrammer til Statens vegvesen at man har klart å takle disse overskridelsene uten åpenbart store negative konsekvenser for andre veiprojekter. Men, selvsagt, det må jo pr. definisjon innebære at andre prosjekter har blitt utsatt i forhold til hva de ellers kunne ha blitt.

**Henrik Rød (FrP):** Takk skal dere ha!

**Møtelederen:** Da går vi videre til Arbeiderpartiet. Berit Brørby, vær så god!

**Berit Brørby (A):** Jeg har lyst til å stille et par spørsmål til begge representantene fra Transportøkonomisk institutt.

Jeg har lest denne etterprøvningsrapporten og synes den har vært veldig interessant. Jeg synes rapporten lager en diagnose for å forebygge framtidige kostnadsoverskridelser. I den forbindelse har jeg to spørsmål. Det ene er: Har analyser dere har gjort av de ulike prosjektene, gitt noen indikasjoner på at større miljøhensyn i løpet av prosjektets levetid – for å kalle det det – og virkninger for den regionale utviklingen har medført kostnadsoverskridelser? Det er det ene.

Det andre er: Jeg vet at dette med prissamarbeid er en sak for Økokrim, men gjennom det analysearbeidet dere har foretatt av de ulike prosjektene, kan dere si noe om at det kan tegnes et bilde av at det er lett å lage et prissamarbeid mellom entreprenører i Norge, og at en av grunnene kanskje kan være den åpne anbudsrunderen, og at det medfører at det gjør det enklere å få til et prissamarbeid? Har dere gjort noen analyse av det? Kan dere gi noen svar?

**Knut Østmoe:** Vi har ikke gjort noen analyser som gjør at vi på – kall det gjerne – et forskningsmessig grunnlag kan si noe om de to spørsmålene her. Men jeg kan likevel gi noen generelle kommentarer som jeg føler at vi må kunne ha grunnlag for å gi. Det enkleste å kommentere er kanskje det siste.

Et prissamarbeid vet vi ikke noe om. Men det er jo slik at et prissamarbeid forutsetter at det er få aktører i systemet. Det er helt klart, som det også er blitt sagt tidligere i dag, at vi har fått stadig færre aktører, og det øker faren for prissamarbeid. Men det som da er den store utfordringen, er nettopp det at Statens vegvesen nå som kjent, fra 1. januar 2003, er blitt delt i to, og at man har en selvstendig produksjonsavdeling. Det som da er det interessante, er i hvilken grad den vil være et korrektiv i denne sammenhengen, eller om den vil være en del av de

aktørene som prøver å samarbeide så godt som mulig. Det er a priori ikke mulig å si noe om det ene eller det andre, fordi ingen av disse aktørene forventes å ha noen spesiell rolle i forhold til de problemstillingene vi står overfor her. Det er helt klart at hele intensjonen med produksjonsdelen til tidligere Statens vegvesen er at den skal fungere i et marked, og at det er en ny ytre aktør som her kommer inn i bildet, som skal spille på lag med de andre, altså på den måten at de skal konkurrere reelt mellom disse aktørene.

I hvilken grad den åpne informasjonen som ligger i statsbudsjettet omkring enkeltprosjekter, da kan ha noen betydning – jeg tror det er av mindre betydning det som er blitt sagt, men jeg tror det er desto viktigere at det er flere aktører på banen. Det er helt klart at hvis det er én tung aktør som langt på vei er premissgivende for de andre, vil det helt åpenbart være helt avgjørende hva som står i statsbudsjettet. Men hvis vi har en reell konkurranse som fungerer, vil ikke det være av samme betydning. Dette illustrerer at et av problemene vi har nå, er at vi i de nordiske land, altså Sverige og Norge, har de samme entreprenørene. Det nytter altså heller ikke uten videre å internasjonalisere prosjektene. Og det er helt klart at ifølge EØS-reglementet må store prosjekter konkurranseutsettes innenfor EØS-området. Men i praksis er det slik at for de fleste prosjekter kommer bare Norge og Sverige inn i bildet, så jeg vil si det slik at konkurransemyndigheten er faktisk den viktigste aktøren her, nemlig i forhold til å sikre at man ikke får mer fusjonering i denne bransjen enn det som kan være tillatelig i forhold til det overordnede hensynet: å sikre at det er en reell konkurranse mellom aktørene i det norske entreprenørmarkedet.

Når det gjelder det første spørsmålet – jeg vet ikke om Sverre kan kommentere noe etter meg – har vi ikke kunnskap om hvorvidt det spesielt er miljøhensyn og regionale effekter som her er utslagsgivende. En hypotese kunne da vært at hvis man lager reguleringsplaner på grunnlag av gamle hovedplaner, vil den effekten veldig lett komme inn i bildet. Men vi har ikke – så vidt jeg vet – systematisk kunnskap om i hvilken grad det er en hypotese som vil kunne holde. Jeg tror i utgangspunktet at miljøhensyn og regionale hensyn ikke er spesielt viktige. Det er nok mer – for å si det slik – de geologiske forutsetninger osv., altså kvaliteten på de rent – kall det – lokal-spesifikke bygningsmessige forhold som er de viktigste. Jeg vet ikke om du har noe å supplere med, Sverre?

**Sverre Strand:** Nei, egentlig ikke. Vårt dilemma og vårt problem her vi sitter i dag, er at den type analyse som du etterlyste, som vi har lansert hypoteser i forbindelse med for norske forhold – for å si det litt spisst – ikke er gjennomført. Og det er det hele argumentasjonen går på, at det er den oppgaven vi ser foran oss. Det er det som er problemet, som vi skulle ønske var løst, og at vi kunne svare på det spørsmålet. Men det kan vi ikke – og heller ingen andre.

B e r i t B r ø r b y overtok her som møteleder.

**Møtelederen:** Da har jeg den ære å gi ordet til komiteens leder, Ågot Valle.

**Ågot Valle (SV):** For å følge opp dette spørsmålet: Det at man har gjort produksjonsavdelingen om til et aksjeselskap, vil ikke det gjøre det mer sannsynlig at en da går inn som en del av aktørene, og ikke som et korrektiv til de aktørene som nå kanskje kan være med på å presse opp prisene og danne kartellvirksomhet osv.?

**Knut Østmoe:** Det er helt klart at man nå for så vidt har definert rollen til de to aktørene, altså kjøper og bestiller. Det som det kanskje er viktigere å legge merke til, er det som så vidt er nevnt her, nemlig at man fra Statens vegvesens side har sett det som en vesentlig kunnskaps-side å ha denne gjennomføringsfunksjonen som man hadde tidligere. Da vil man måtte basere sine kunnskaper på kostnadsforhold knyttet opp til de anbudene man får, fordi man er bestiller. Nå er jo Statens vegvesen et rendyrket myndighetsorgan og ikke et utføringsorgan. Det er samtidig de som skal lage plangrunnlaget for Stortinget. Det er kanskje enda viktigere i dag å sikre at den kunnskap man får gjennom anbudene, blir systematisert på en slik måte at den kan brukes til å lage nytt kostnadsgrunnlag for nye prosjekter. Da blir det desto viktigere at det anbudsgrunnlaget som man da baserer seg på, faktisk blir kvalifisert – som jeg så vidt var inne på tidligere – på en slik måte at det faktisk kan danne grunnlag for mer generaliserte kostnadstall. Det anbudsgrunnlaget vil da, som det er blitt fremhevet av mange her, være avhengig av den konjunktursituasjonen man er i, så man har her for så vidt et visst – kall det – praktisk problem, som må takles av Vegvesenet. Men det forutsetter jeg at man takler. Det er vel bare å konstatere at man får kunnskap fra en annen kilde enn den man i utgangspunktet selv fikk. Men det er, som sagt, kommentert i Riksrevisjonen på bakgrunn av intervju med aktører i Statens vegvesen selv.

**Ågot Valle (SV):** Slik som jeg forstår det, foreslår dere at man skal innføre et system, i hvert fall institusjonalisere, slik at man får en kunnskapsbase gjennom at erfaring blir lagt inn i prosjektkostnadene til de enkelte prosjektene. Var det så?

**Knut Østmoe:** Kunnskapsgrunnlaget for nye prosjekter må være erfaring fra gamle prosjekter, for å si det slik. Men problemet er å klare å systematisere den kunnskapen på en slik måte at den faktisk egner seg til de nye prosjektene, for det vi har vært inne på, er at det aldri er to like prosjekter. Det er det som er den krevende operasjonen, og det er det som er bakgrunnen for at man har det utgangspunktet som man har, nemlig at prosjektene hver for seg er forskjellige.

**Ågot Valle (SV):** Vi er ikke bare ute etter å se på overskridelsene, men også på hvorvidt vegfaglige spørsmål går inn i en helhetstenkning, som Riksrevisjonen også er ute etter.

De rikspolitiske retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging krever en viss kompetanse. Vi har vært inne på at de fem regionene gjør det mulig å samle kompetansen, og det er bra. Men har dere noen tanker om hvorvidt man mangler den kompetansen som rikspolitiske retningslinjer krever at en planleggingsetet skal ha?

**Knut Østmoe:** Jeg vil helt klart si at man nå etter hvert har masse kompetanse på dette området. Jeg tror likevel at jeg faktisk vil sparke ballen tilbake til det politiske miljø, for det som er utfordrende med denne helhetsplanleggingen på tvers av transportsektorene, er faktisk å koble infrastrukturplanlegging med transportplanlegging. Bakgrunnen er at det er veldig lett. For eksempel er Nasjonal transportplan i utgangspunktet en infrastrukturplan. Og det plangrunnlaget som er nevnt her – man kan eksempelvis ta Drammenspakken – er en infrastrukturplanlegging. Men når man ønsker å ha dette helhetsperspektivet, må man faktisk også koble transportpolitikken. Da tenker jeg f.eks. på hvilket kollektivtransporttilbud som skal gis, hvilken parkeringspolitikk som skal føres, hvilken arealpolitikk som skal føres, hvilken prispolitikk for bilbruk man ønsker å føre. Alle disse elementene må i så fall være på plass. Det som er den største fella man kan falle i, er faktisk at man driver en infrastrukturplanlegging uten å integrere transportpolitikken. Eksempelvis: Man sier at vi ikke behøver å bygge så mange veier i Drammen, fordi kollektivtrafikken nå kan overta. Men så fører man faktisk ikke den bilpolitikken som er forenlig med den infrastrukturpolitikken som man skal føre. For det er det forskjellige aktører. Her er det kommunen som er aktør, her er det fylkeskommunen som er aktør, og her er det staten som er aktør. Staten har ansvaret for veiene, fylket for kollektivtrafikken, byområdet for arealbruken, slik at hvis alle disse tre arenaene ikke samordner seg, vil det gå riktig ille hvis man later som om man har en større mulighet til å påvirke trafikkutviklingen enn det man faktisk har, eller er villig til å bruke av politiske virkemidler lokalt.

Jeg tror derfor at kunnskapsgrunnlaget er én side, men viljen til å bruke kunnskapsgrunnlaget i utformingen av politikk er kanskje enda viktigere. Det illustrerer jo bare at man må utvikle plansystemer som gjør at disse aktørene spiller sammen på lag, og hvor man faktisk tar bindende beslutninger.

**Ågot Valle (SV):** Jeg har i tidligere spørsmål vært inne på de modellene som legges til grunn når man skal foreta konsekvensanalyser ifølge rikspolitiske retningslinjer. I Hordaland er det blitt foretatt én konsekvensanalyse, og den gikk på Ringveg Vest. Men jeg har fått opplysninger om at man i dag ikke har gode nok modeller som kan sammenlikne kollektivinvesteringer opp mot veginvesteringer.

Deler dere det synspunktet? Har vi gode nok modeller i dag?

**Knut Østmoe:** Ja, gode nok? Det er på mange måter en politisk vurdering også, for det går også på om man aksepterer det kunnskapsgrunnlaget man har. Det er helt klart at her er det grunnlag for stadig å forbedre modellverktøyet. Man er nå i ferd med å utvikle ganske omfattende såkalte regionale og lokale transportmodeller for å kunne få fram valgmulighetene, slik du er inne på. Men jeg tror at det nytter ikke med dette modellgrunnlaget hvis man faktisk ikke er villig til å bruke de virkemidlene som ligger i dette modellgrunnlaget.

Men det er helt klart at ett av de store problemene er jo f.eks. at kollektivtrafikken gjennomgående blir vurdert på bedriftsøkonomiske premisser, mens veiprojektene vil bli vurdert på samfunnsøkonomiske premisser. Så et av problemene her er jo å få et beslutnings ... – det er jo det som ligger i spørsmålet, tolker jeg det som: Hvordan fremskaffe et kunnskapsgrunnlag som er sammenliknbart?

Og vi mener at vi har muligheter. I hvert fall ved TØI har vi gjennom mange år arbeidet med beslutningsverktøy som skulle gi grunnlag for dette. Men det som her er problemet, er at skal man eksempelvis ha en samfunnsøkonomisk god utnyttelse av kollektivtrafikken, forutsetter det tilskudd til kollektivtrafikken i et omfang som man politisk ikke er villig til å akseptere eller ikke har råd til å finansiere, særlig fordi dette ansvaret ligger på fylkeskommunen, mens statens ansvar, som vi har vært opptatt av – det ligger jo i spørsmålet – er hvordan man skal fordele ressursene mellom tilskudd til kollektivtrafikken og investeringer i infrastruktur, eksempelvis.

Men da er man tilbake til det som var mitt utgangspunkt, at man da også må være villig til å bruke virkemidler på veisiden som gjør at man ikke får en dårlig trafikkavvikling på veisiden for næringslivet og for mange som må bruke veisystemet. Det illustrerer jo bare at verktøyet må kobles til politisk vilje til å føre en politikk som er hensiktsmessig i forhold til de samfunnsøkonomiske perspektivene.

**Ågot Valle (SV):** Bare et kort ja- eller neispørsmål: Har du følelsen av at man i dag er villig til å bruke de virkemidlene man har, slik at man kan prioritere annerledes?

**Knut Østmoe:** Svaret er definitivt nei. Man er ikke villig til å gi de tilskuddene til kollektivtrafikken som er nødvendig, og man er ikke villig til å innføre tiltak – nå snakker jeg om biltrafikk – på en slik måte at biltrafikken får et hensiktsmessig omfang.

Dette er jo kjente politiske ståsteder, men ut fra et faglig perspektiv føler vi at vi har et godt grunnlag. Men vi er klar over at her trækker vi opp i et politisk bed.

**Ågot Valle (SV):** Takk skal du ha.

Å g o t V a l l e overtok her igjen som møteleder.

**Møtelederen:** Da gir jeg ordet videre til Modulf Aukan.



**Modulf Aukan (KrF):** Eg lytta med stor interesse til det du sa om å læra av dei prosjekta som har gått godt. Eit naturleg spørsmål i den samanheng er: Kva kan du seia er suksessfaktorane med omsyn til det grunnlaget som vi her sit med? Kan du seia noko om det?

**Knut Østmoe:** Det er egentlig her det interessante er på mange måter. Selv om disse prosjektene ikke atskiller seg så mye fra hverandre som det man i utgangspunktet kanskje trodde, blir nettopp disse kostnadsavvikene på +/- 10 pst. Men det som er viktig å registrere, er det som så vidt ble nevnt før i dag, og som også er nevnt i Riksrevisjonens rapport i en fotnote, nemlig at man må forvente at tre av ti prosjekter i utgangspunktet er utenfor dette intervall, +/- 10 pst. Og hvis man går videre og spør i forhold til ett av 25 prosjekter, kan det avvike veldig mye.

Det tolker jeg som at det faktisk kan være rent statistiske utslag som gjør at det kanskje ikke er så lett å peke på disse systematiske forskjellene mellom de prosjektene som går godt, og de som går dårlig, men at man her må erkjenne at man velger å bruke en strategi som ikke gjør at man systematisk er på den sikre siden. Men her må man på den andre siden si at det er pekt på helt konkrete forhold som har gjort at man har fått kostnadsavvik, eksempelvis at man har satt i gang prosjektet før reguleringsplan forelå, og så viste det seg at dette gav store kostnadsøkninger senere. Så en del konkrete forhold er det helt åpenbart grunnlag for å peke på.

Det jeg prøver å si nå, er at man ikke skal tro at det er mulig å komme utenom det at man fra tid til annen vil få kostnadssprekker av ulike grunner, ut fra det at man har valgt å ikke bruke all verdens ressurser i planfasen. Det er det viktig å være klar over, det er i hvert fall mitt utgangspunkt. Man ble spurt her før i dag: Hva skjer med en saksbehandler som gjør en dårlig jobb? Jeg vil vel si det slik at man må være fullstendig klar over at hvis man legger opp til en tankegang i den retning, vil det påvirke saksbehandlerne egen agering. Her er det viktig å være klar over at de som er i et slikt system, vil reagere på de incentiver som gis. Og hvis det er slik at det er stor honnør for å få lavere kostnader enn det det faktisk var planlagt til, vil læringseffekten i organisasjonene bli at man legger seg på et høyere kostnadsnivå for å være sikker. Da får man tap, som vegdirektøren var inne på, man kan risikere at entreprenørene kommer høyere enn det de ellers ville ha gjort. Jeg tror det er viktig at man her må legge inn det grunnsynet at det er viktig at man lager så realistiske kalkyler som mulig, og at man ikke gir oppmuntring verken i den ene eller andre retningen. Men da må man ta innover seg at det fra tid til annen vil bli overskridelser ut fra rent statistiske betraktninger.

Men som vi var inne på tidligere når det gjelder å utnytte informasjon fra tidligere prosjekter, gjelder det jo å få dette intervall så smalt som mulig. Men at det her vil være avvik fra tid til annen, det tror jeg man må akseptere som en normalitet så lenge man ikke vil bruke altfor mye ressurser til å utrede plangrunnlaget. Men det som er viktig, vil måtte bli å ha en klar fornemmelse av hvilken

type prosjekter det er man kan forvente store avvik fra. Disse undersjøiske tunnelene er vel et eksempel på en type prosjekter hvor det kanskje må gjøres mer detaljerte analyser enn det som fra tid til annen har vært gjort – for å illustrere ett område hvor det er særlig stor fare for kostnadsoverskridelser, men samtidig hvor kostnadene til planlegging er veldig høye. Her blir det en avveining mellom hvor mye ressurser man vil bruke til planlegging, kontra de farer for overskridelser som der vil oppstå.

**Modulf Aukan (KrF):** Men samtidig veit vi at ein del av dei prosjekta har gått veldig bra. Ein kan seia det slik at det ikkje berre er tekniske, planleggingsmessige årsaker, men det er òg kvar ein kjem inn i forhold til konjunkturforholda, som vil gje resultatet til slutt – om dette kjem ut i pluss eller minus. Det vil seia at òg slike forhold vil ha stor betydning her.

**Knut Østmoe:** Det er helt åpenbart, og der har i hvert fall ikke jeg noe svar. Det er helt klart at konjunkturer må man ta hensyn til. Det illustrerer da bare at det erfaringsmaterialet man har, nettopp må korrigeres, eller at det i hvert fall tas hensyn til i hvilken konjunkturfase man er i når man innhenter den aktuelle kunnskap.

**Modulf Aukan (KrF):** Det leier fram til det neste spørsmålet. Du snakka om ein kunnskapsbank. Kva for kriterium vil du seia skal vera med i ei slik oppsummering når det gjeld det med kunnskapar ein bør læra av og ta med seg?

**Knut Østmoe:** Som komitelederen var inne på, er det bare et par dager siden vi fikk invitasjon til denne høringen. Jeg må i all beskjedenhet si at jeg ville være forsiktig med å utbrodere dette for langt. Jeg vil heller si det slik at kanskje funksjonalitetsperspektivet bør legges til grunn. Hva skal man bruke dette til? Det må tilrettelegges på en slik måte at det faktisk egner seg til bruk. Men når det gjelder nærmere hvordan dette bør gjøres i detalj, vil jeg være forsiktig med å si noe mer om det akkurat nå.

**Modulf Aukan (KrF):** Da seier eg takk.

**Møtelederen:** Da har dere fem minutter til å oppsummere, hvis dere ønsker å gjøre det.

**Knut Østmoe:** Ja, takk!

Jeg tror vi har vært inne på en god del av det som vi hadde tenkt at vi skulle bli spurt om. Nå ligger det litt i sakens natur at vi som et forskningsinstitutt er opptatt av at man må tro at det er mulig å få kunnskap gjennom systematisk arbeid. Samtidig må vi erkjenne at en god del av problemstillingene som har vært oppe her, ikke nødvendigvis er like godt egnet til forskningsmessig arbeid. Det er bl.a. mange av de prosessene som er lagt til grunn, som jeg føler at det ikke er helt opplagt hvordan vi skal behandle forskningsmessig. Men ikke desto mindre synes jeg det er en god del av de temaene som har vært

oppe, som egner seg helt åpenbart til forskningsmessig behandling. Når det gjelder særlig de – kall det – omorganiseringer og endringer som man legger opp til, og eksempelvis, som jeg allerede vel har nevnt, dette med kvalitetssikring av prosjekter over 500 mill. kr, er det ikke gitt at det hjelper. Man må rett og slett bare ta innover seg: Hvordan er det det har fungert? Er det den riktige veien å gå, eller er det andre typer tiltak som er egnet? Det å ha et kritisk blikk på de endringer man gjør, og ha en kunnskapsoppsøkende holdning til effekter av disse tiltakene, er det jeg først og fremst vil anse som viktig.

Ellers vil jeg bare si takk for at vi ble invitert.

**Møtelederen:** Tusen takk for at dere kom. Det var viktig for oss at dere kom med de bidragene dere har kommet med. Jeg er sikker på at det vil gjøre vår innstilling til Stortinget bedre.

Vi tar et kvarters pause og begynner igjen kl. 14.30.

Høringen ble avbrutt kl. 14.15.

- - - - -

Høringen ble gjenoptatt kl. 14.30

*Høring med samferdselsminister Torild Skogsholm,  
Knut Rønning og Per Sanderud.*

**Møtelederen:** Det er en glede for meg å ønske velkommen fra departementet samferdselsminister Torild Skogsholm og medsittere Knut Rønning og Per Sanderud.

Vi gir dere, som avtalt, ti minutter til å komme med en redegjørelse, bemerkninger til rapporten og det som er naturlig å ta opp i forbindelse med rapporten, og så spør vi etterpå.

Vær så god, Torild Skogsholm, ordet er ditt.

**Statsråd Torild Skogsholm:** Takk skal du ha.

Aller først vil jeg si at det har vært en lang dag, og det blir sikkert litt gjentakelser, så dere får være litt overbærende.

Innledningsvis har jeg lyst til å si at Riksrevisjonen gjennom sin undersøkelse har satt søkelyset på planlegging og gjennomføring av store vegprosjekter. Det er en viktig jobb som Riksrevisjonen har gjort gjennom denne undersøkelsen. Selv om undersøkelsen omhandler prosjekter som har sin opprinnelse til dels lang tid tilbake, setter den i fokus viktige forbedringsområder, både for Vegvesenet og for Samferdselsdepartementet. Som samferdselsminister er dette noe som jeg tar svært alvorlig.

Som jeg vil komme inn på, er dette et område der det har skjedd store framskritt også siden prosjektene Riksrevisjonen har analysert, ble påbegynt.

Det er også viktig å påpeke at de analyserte prosjektene, som jeg tror man har vært inne på tidligere i dag, ikke er helt representative for den samlede prosjektporteføljen til Statens vegvesen. Prosjektene er spesielt utvalgt på bakgrunn av størrelse og prosentvis overskridelse i for-

hold til opprinnelig kostnadsoverslag, og er på den måten å anse som verstinger, for å si det sånn.

Som jeg var inne på, har det skjedd forbedringer når det gjelder planlegging og gjennomføring av store prosjekter de senere årene. I den forbindelse har jeg lyst til å trekke fram noen punkter.

Det har skjedd forbedringer både når det gjelder prosjektplanlegging, gjennomføring og kostnadsstyring. Det innebærer at vi forventer at framtidige prosjekter skal få en langt bedre kostnadsutvikling enn det som har vært tilfellet for de prosjektene Riksrevisjonen har analysert. Blant annet kan jeg nevne at Statens vegvesen fra 1. januar i år har innført et nytt prosjektstyringsverktøy, som er en forbedring i forhold til verktøyet som tidligere har vært tilgjengelig. Sammen med nye og reviderte håndbøker vil forhold knyttet til mange av Riksrevisjonens merknader være ivarettatt. I tillegg til dette etterstreber nå Vegvesenet å få prosjektledelsen for større prosjekter på plass minst ett år før anleggsstart. Dette vil bidra til at prosjektledelsen på best mulig måte kan utføre sitt oppdrag i henhold til de vedtatte planene og kostnadsoverslaget.

Alle prosjekter som overstiger 500 mill. kr, er nå gjenstand for en ekstern kvalitetssikring før de tas opp til behandling av Stortinget for bevilgning. En rekke prosjekter har allerede vært gjennom denne prosessen, der formålene er å få fram best mulige kostnadsoverslag for prosjektene og hvordan prosjektene skal styres for at overslaget ikke skal overskrides.

Manglende miljøhensyn og miljøundersøkelser er ett av emnene som Riksrevisjonen har trukket fram i rapporten som kritikkverdig. Vegvesenet har nå innskjerpet rutine for behandling av miljøspørsmål, slik at disse forholdene i størst mulig grad er avklart i reguleringsplanen eller konsekvensutredning på detaljert nivå.

Videre innebærer omorganiseringen av Statens vegvesen fra 1. januar i år at det som tidligere var Vegvesenets egen produksjonsvirksomhet, er skilt ut i et eget statlig aksjeselskap, Mesta AS. Dette gir et klart skille mellom forvaltningen på den ene siden og produksjonen på den andre siden, noe som igjen gir en mer profesjonell byggherrefunksjon og bidrar til å styrke styringen av kostnader og prosjektgjennomføring.

Videre går vi nå gjennom en regionalisering av forvaltningsdelen, som også vil bidra i samme retning. Vi har hørt at flere har vært inne på det i dag. Ved å samle kompetansen innenfor planlegging og prosjektgjennomføring på denne måten vil en få sterkere fagmiljøer innenfor bl.a. prosjektledelse.

Statens vegvesen utarbeider årlige budsjettanalyser med bakgrunn i kostnadsutviklingen på investeringsprosjektene til Vegvesenet. På landsbasis viser nå kurven for kostnadsoverskridelser en klart nedadgående tendens. Endringer i kostnadsoverslag for strekningsvise prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2002, var 6,4 pst., mens tilsvarende tall for 2001 var 11,2 pst.

Det vil aldri være mulig å gardere seg 100 pst. mot usikkerhet og dermed kostnadsøkninger når det skal bygges veier i et land med såpass komplisert geografi som

den vi har her i landet. Selv om det fortsatt er muligheter for forbedringer, er både Vegvesenet og Samferdselsdepartementet fornøyd med at kostnadsutviklingen for 2002 er vesentlig bedre enn resultatet de siste årene.

Jeg vil understreke at prosjektstyring og kostnadskontroll er en kontinuerlig prosess, der en hele tiden må lete etter forbedringspunkter. Som samferdselsminister, og dermed ansvarlig for Statens vegvesen, forventer jeg at Vegvesenet fortsetter å videreutvikle systemer og rutiner, følger prosjekt- og kostnadsutviklingen nøye og bruker alle tilgjengelige virkemidler for å holde kostnadsøkningene på et minimum. Samtidig må Samferdselsdepartementet ha en kontinuerlig fokusering på dette i den overordnede styringen av etaten, og det ansvaret er jeg svært bevisst på å ta i tiden framover.

**Møtelederen:** Takk skal du ha.

Første utspørter er Henrik Rød, som er saksordfører. Vær så god.

**Henrik Rød (FrP):** Takk for det, leder, og takk for de innledende kommentarene fra statsråden.

Som vi hørte, er det innført et nytt prosjektstyringsverktøy fra 1. januar 2003, og vi vet også at det er innført en ny organisering innenfor etaten fra samme dato. Statsråden sier at man forventer at framtidige prosjekter på den bakgrunn vil være innenfor – man forventer i hvert fall en bedring – kalkylegrunnlaget og kostnadsoverslaget. Er det slik at statsråden forventer at man ved hjelp av disse to virkemidlene vil holde seg innenfor det som framstår som målsettingen, at 70 pst. av de totale prosjektene skal holde seg innenfor +/- 10 pst. av kostnadsoverslaget? Forventer man at de tiltakene som er satt i verk, er tilstrekkelige for å oppnå den målsettingen, eller arbeides det også med ytterligere tiltak?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Det er påkrevd med en kontinuerlig prosess hele tiden for å bli bedre når det gjelder å treffe riktig med hensyn til kostnadsanslag, og for å være sikker på at vi har den beste prosjektstyringen. De tiltak som vi har vist til i denne omgangen, mener vi er viktige bidrag som skal hjelpe oss på rett veg. Vi må hele tiden gå i oss selv og se på hvordan vi ligger an. Går vi riktig veg, eller er det andre typer tiltak som må gjennomføres?

Som svar på spørsmålet om det er nok, vil jeg si at vi er alltid på jakt etter den optimale måten både å styre prosjekter på og å utføre kostnadsanslag på. Hvis spørsmålet er om vi nå kan lene oss tilbake og hvile etter at dette skjer, er svaret mitt nei, det kan vi ikke. Vi må gjøre en jobb hele vegen, og jeg er sikker på at vi hele tiden kan gjøre ting bedre.

**Henrik Rød (FrP):** Ja, det er opplagt at det til enhver tid vil være et visst forbedringspotensial, men jeg kunne godt tenke meg å utfordre statsråden til å være noe mer konkret i forhold til det som er de uttalte målsettingene, nemlig at 70 pst. skal holde seg innenfor en ramme på +/- 10 pst. av overslaget. Hvis det er slik at man ikke anser at

de iverksatte tiltak er tilstrekkelige, går jeg ut fra at statsråden har gjort seg opp noen meninger om hvilke andre tiltak som eventuelt da må settes inn, og jeg kunne godt tenke meg å få redegjort for disse.

**Statsråd Torild Skogsholm:** Vi har nå satt i gang denne omorganiseringen som det er vist til. Den er meget omfattende. Den er radikal. Den er mer radikal enn mye tilsvarende som har vært gjort i andre land. Dette har vi gjort fordi vi har tro på at dette kan være et viktig bidrag i forhold til å få både en byggherrefunksjon og en bestillerfunksjon som er svært profesjonell når det gjelder det å være byggherre og det å ha denne bestillerfunksjonen. Vi har god spisskompetanse på dette, men den kan bli enda bedre når man har fått dette skillet mellom produksjon og forvaltning som vi nå har.

Når vi nå reduserer antallet enheter fra 19 vegkontorer til fem regionkontorer, får vi samlet kompetansen på en helt annen måte enn vi gjorde før. Det vil på den måten være lettere å få en kompetanseoverføring både mellom disse fem enhetene og innenfor det geografiske området som de har ansvaret for.

Samtidig så vi i rapporten fra Riksrevisjonen at det var en del betenkninger knyttet til produksjonen i egenregi. Den vil vi nå ikke ha. Det skal også kunne være et bidrag i forhold til en bevissthet om hva man bestiller, og man får en bedre oversikt over hva prosjektet vil koste.

Dette er noen av de bidragene som vil kunne hjelpe oss på vegen til målene. Men hvis jeg blir spurt om jeg er fornøyd med at vi når 70 pst. av det vi egentlig ønsker, vil jeg si at mitt mål er at vi skal nå 100 pst., og det er det vi må jobbe ut fra. Ikke minst tror jeg at vi har en gevinst å hente på at vi kan dra nytte av erfaringene på en annen måte enn vi har gjort før. Og jeg synes det kom ganske godt fram i Riksrevisjonens rapport at erfaringsmateriale er vi for dårlige til å bruke på en fornuftig måte.

**Henrik Rød (FrP):** Når er det man forventer at man vil se konkrete resultater av den omorganiseringen som har funnet sted, og av innføringen av det nye prosjektstyringsverktøyet? Har man satt noen frister for dette? Når forventer man at resultatene kommer?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Dette er et område som både vi i departementet og Statens vegvesen selv hele tiden er veldig opptatt av at vi skal nå resultater på, så jeg forventer at vi skal se resultater i år. Denne omorganiseringen, som er ganske omfattende, vil gradvis gi resultater, tror jeg. Ut fra de tiltakene som man allerede har satt i verk, og som jeg refererte til i innledningen min, ser vi allerede en utvikling som går rett veg, og som det er mitt mål at vi skal fortsette på.

**Henrik Rød (FrP):** Det er jo sånn at det også tidligere i denne høringen har blitt grundig belyst at overskridelser i forhold til grunnlaget, i forhold til kalkylene, har konsekvenser for gjennomføringen av andre veiprosjekter. Det er jo interessant for Stortinget, for på den måten vil på en måte Stortingets intensjon når det gjelder priori-

teringene av veiprosjekter, kunne bli påvirket av dette. Så det er sentralt på et tidlig tidspunkt å få melding om at det er grunn til å regne med overskridelser i forhold til overslagene. I den forbindelse er det grunn til å tro at man vil innføre en eller annen form for aktivitetsplikt for dem som sitter med disse beregningene. Er det slik at man har et system der man rapporterer oppover når man ser at overskridelser er i ferd med å finne sted?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Ja, vi har et system som ivaretar det. Vi har jevnlig rapporteringsrutiner fra Statens vegvesen inn til departementet, i tillegg til at vi har statsstyringsmøter, som vi har hatt tre ganger i året. Og det er rutiner for at når slike kostnadsoverskridelser vises, blir det presentert for Stortinget, enten i budsjettet eller i samleproposisjoner eller i andre framlegg. Så det har vi rutiner for.

Litt om prioriteringer i forhold til andre prosjekter: Det som er den store utfordringen både for Statens vegvesen og for oss i den politiske ledelsen i departementet, er at vi har mange oppgaver vi ønsker å få løst. Og vi vet at enhver kostnadsoverskridelse vil få konsekvenser for andre ting. Derfor ønsker vi det ikke. Derfor er det et mål for oss å unngå det. Men det jeg er opptatt av, er at Stortinget skal ha den rette informasjon om disse aspektene så snart det er mulig, samtidig som jeg også ser at den store politiske viljen til at vi skal få gjennomført flere prosjekter, gjerne kan få konsekvenser for prosjekter som allerede er i gang. Så det er et dilemma som vi da står overfor.

**Henrik Rød (FrP):** Det ser jeg. Kan du si noe mer om når – på en måte – en meldeplikt inntreffer? Hvor store må overskridelsene være for at statsråden blir presentert for disse, og hvor mye skal til for at statsråden da tar det videre til Stortinget?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Vi legger det fram for Stortinget hvis det er overskridelser som er 10 pst. – her må jeg få litt hjelp av departementet.

**Knut Rønning:** Eller mer.

**Statsråd Torild Skogsholm:** 10 pst. eller mer i forhold til det som er lagt fram for Stortinget tidligere. Hvis overskridelsene utgjør 10 pst. eller mer av det som har vært lagt fram for Stortinget tidligere, blir det lagt fram for Stortinget.

**Henrik Rød (FrP):** Man har vært inne på dette med kompetanse i etaten og kompetanse i Statens vegvesen. Jeg kunne godt tenke meg å utfordre statsråden på om hun ser at det er et tilstrekkelig høyt kompetansenivå i organisasjonen, eller om det er et forbedringspotensial i forhold til det.

**Statsråd Torild Skogsholm:** Som jeg sa innledningsvis, mener jeg at det kontinuerlig er et forbedringspotensial både i departementet og i Statens vegvesen,

samtidig som jeg ser at her er høy kompetanse, og at vi har behov for å få kompetanseutveksling også oss imellom. Vegdirektoratet arbeider aktivt i forhold til sin organisasjon og i forhold til regionene for å framskynde bl.a. arbeidet for å tilrettelegge for en enhetlig økonomisk erfaringsoverføring og utvikling av en såkalt prisbank. Det at man setter nettopp disse tingene i fokus, og setter dem på dagsordenen, tror jeg bidrar til en debatt om det. Og det faktum at det ligger en slik rapport på bordet som den vi har til behandling i dag, er ikke minst et viktig bidrag for å få en god analyse av hvor utfordringene er, og hvor vi kan forbedre både våre rutiner og vårt arbeid, ikke minst også det som går på erfaringstall. Rutinene på dette området vil innskjerpes i forhold til at man skal dra nytte av det man har gjort, for så å bli bedre. Så vi har mange gode erfaringer, men ikke minst er det veldig viktig for oss å dra nytte av de dårlige erfaringene vi har.

**Henrik Rød (FrP):** Skulle vi dra en parallell til det private næringsliv, vil det være grunn til å tro at de som blir gitt ansvar for slike økonomiske beregninger og ansvaret for budsjettarbeid og kalkyler, vil ha en form for personlig ansvar i forhold til det resultatet som de framlegger. Hvis man i private entreprenørbedrifter og det private næringsliv generelt sett hadde sett tilsvarende overskridelser som man er presentert for i denne rapporten, er det grunn til å tro at det hadde fått konsekvenser for noen av de ansvarlige. Ser statsråden at det kan være mulig å innføre slike elementer i dette for å sikre at kalkylegrunnlaget blir så godt som mulig?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Litt av årsaken til at vi driver med kvalitetssikring – og det gjør vi hele veien – er nettopp at vi skal sikre oss at det ikke er én person eller ett element som er årsaken til store kostnadsoverskridelser. Jeg synes også at Riksrevisjonens rapport avspeiler ganske godt at det er veldig mange komponenter som bidrar til kostnadsoverskridelser. Av og til klarer vi å avdekke veldig klart hva som er den helt konkrete årsaken til kostnadsoverskridelser, og det er veldig lett å angripe det.

Helt konkret i forhold til spørsmålet om det skal få konsekvenser for den som har utført beregningene ...

**Henrik Rød (FrP):** ... de som har godkjent det, de som er ansvarlige for det ...

**Statsråd Torild Skogsholm:** Ja, og det er litt av årsaken til at vi nå sikrer oss mer enn vi har gjort før, at det er flere som er inne i forhold til prosjekter, nettopp fordi det ikke skal være bare én som står bak beregningene, men at det er kvalitetssikret på en ordentlig måte.

**Henrik Rød (FrP):** Takk for det. Da er min tid ute, tror jeg.

**Møtelederen:** Ja, det er den.

Da går vi videre til Arbeiderpartiet. Berit Brørby – vær så god.

**Berit Brørby (A):** Jeg vil stille tre spørsmål til statsråden.

En del av Riksrevisjonens rapport omhandler Veipakke Drammen. For Veipakke Drammen har utbyggingsrekkefølge kombinert med kostnadsoverskridelser ført til at et av de lokalt viktige prosjektene i pakkelsen, denne tilfartsveien Konnerud vest, blir skjøvet ut i det uvisse og/eller må finansieres med bomløsning, fundamentalt forskjellig fra den opprinnelige bomløsningen. Mitt spørsmål til statsråden er: Hvilken betydning ser statsråden for seg at dette kan få for statens troverdighet som avtalepartner i forbindelse med pakkelsen og samferdselsutbyggingen?

Det andre spørsmålet er: Opplever statsråden de ulike plannivåene, hovedplan, reguleringsplan og byggeplan, som noe problem i forhold til å få fram klare kostnadsoverslag?

Og det siste spørsmålet er: Hvor langt går departementet inn i kostnadsoverslag og planprosess for de enkelte prosjekter, og hvilke forhold blir statsråden informert om?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Når det gjelder Veipakke Drammen, hadde jeg det for det første gleden av å være på befaring der i januar. Jeg hadde møte med politikere i kommunen. Det er en stor pakke, og den er etter hvert blitt veldig dyr. Det gjenstår en del. Det er helt riktig.

Det foreligger en revidert avtale om Veipakke Drammen som ble framforhandlet 24. august 2000. I den avtalen ligger det bl.a. inne aspekter knyttet til brukerfinansiering av resten av Veipakke Drammen. Vi går videre i forhold til Veipakke Drammen når vi får et initiativ fra Drammen kommune knyttet til denne avtalen. Det har vi pr. dags dato ikke, men vi vil komme tilbake til Stortinget med fortsettelsen av den når vi har fått et innspill fra kommunen. Vi har tenkt å holde oss til avtalen og vise at det er knyttet troverdighet fra statens side til den avtalen. Drammen kan føle seg trygg på det. Det som da gjenstår fra vår side før vi legger fram noe for Stortinget, er at Drammen kommer på banen.

Så til plannivåene og om det er noe problem for oss. Det er en årsak til at vi har disse plannivåene. Og det er viktig – det viser ikke minst denne rapporten også – når vi arbeider med disse planene, at vi har et system som ivaretar at vi får kostnader og ulike kostnadsaspekter knyttet til prosjektene inn i planene. Så disse plannivåene vil jeg ikke si er et problem. Tvert imot vil jeg si at planene er en styrke i forhold til prosjektene. Det er jo litt av bakgrunnen for at vi nå har stilt et krav om at det skal foreligge reguleringsplan før vi foreslår prosjekter igangsatt for Stortinget.

Hvor langt går Samferdselsdepartementet inn i planene og inn i prosjektene? Departementet står som ansvarlig for prosjektene i de framlegg som blir gjort for Stortinget. Og spørsmålet var i hvor stor grad statsråden går inn i de konkrete prosjektene. Statsråden står ansvarlig for det som blir lagt fram uansett. Det sier seg selv at fysisk sett vil det være begrenset hvilke detaljer du kan gå

inn i i de konkrete prosjektene. Men departementet har hele tiden en kommunikasjon i forhold til Statens vegvesen og i forhold til Vegdirektoratet når det gjelder de konkrete prosjektene, slik at kunnskapsnivået om prosjektene i departementet er rimelig høyt.

**Berit Brørby (A):** Bare en oppfølging av det siste statsråden nå sa.

Mitt spørsmål var: Hvilke forhold blir statsråden informert om? Og da gjentar jeg det spørsmålet: Hvilke forhold i et prosjekt blir statsråden informert om? Jeg skjønner godt at statsråden ikke kan alle detaljene, men hvilke forhold får statsråden på sitt bord?

**Statsråd Torild Skogsholm:** På mitt bord kommer i forhold til slike prosjekter de aspektene som man bør få i alle saker, altså type omfang av prosjektet, kostnader knyttet til prosjektet, viktige konsekvenser av prosjektet – både gode og dårlige konsekvenser av et prosjekt. Det gjelder hvilken nytte er det knyttet til prosjektet, hvem har den nytten, hvilke miljøeffekter har et prosjekt, osv. Den type problemstillinger legges på mitt bord.

Samtidig er det slik at jeg har muligheten – og den bruker jeg jo – til å gå inn i andre detaljer og andre sider ved prosjektene om jeg ser grunn til det.

B e r i t B r ø r b y overtok her som møteleder.

**Møtelederen:** Da vil jeg gi ordet til Ågot Valle.

**Ågot Valle (SV):** Statsråden har store forventninger til at bestiller utfører modellen, og at omgjøring til produksjonsenhet skal kunne påvirke pris og kostnadsoverskridelser her.

Nå er det sånn at Mesta AS skal ut på markedet. Hva slags garanti har vi for at ikke Mesta inngår prissamarbeid med andre aktører, som vi nå har sett en del eksempler på? Økokrim har i hvert fall tatt fatt i det. Hva slags garanti har vi for det? Og hvordan kan statsråden eventuelt kontrollere at slikt ikke skjer når hun har frasagt seg tilsynsmyndigheten etter omorganiseringen?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Jeg har tro på at dette skillet mellom bestillerfunksjonen og det å utføre en produksjonsoppgave skal bidra til at vi får en mer effektiv utnyttelse av ressursene.

Ulovlig prissamarbeid er altså ulovlig. Det ville bli svært alvorlig for Mesta om de gjorde det. Som eier av Mesta vil jeg ikke godta det, og jeg har anledning til å drive eierstyring. Det er totalt uakseptabelt å gjøre noe som er ulovlig, slik som ulovlig prissamarbeid. Derfor tror jeg at Mesta vil kunne være et korrektiv i markedet. Så mitt klare svar på det er: Det er ulovlig. Gjennom eierstyringen kommer jeg til å gi klart uttrykk for at det er totalt uakseptabelt. Vi har kontrollorgan i Norge som skal føre kontroll med at slikt ikke skjer.

**Ågot Valle (SV):** Greit.

Riksrevisjonen sier i sin uttalelse at en større grad av helhetstenkning som går utover de rent vegfaglige spørsmålene, ville være et gode.

Dette krever jo en helhetstenkning. Hva har statsråden gjort for at man skal sikre en helhetstenkning som ivaretar andre samfunnsområder, som f.eks. miljø? Og mener statsråden at det skjer en slik helhetstenking i kvalitets-sikringen av Lofast, når det nå settes i gang – iallfall er det gitt bevilgninger til Lofast uten at eksterne kvalitets-sikrere har gjort ferdig jobben sin?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Jeg mener definitivt at vi stadig er på vei i forhold til en bedre helhetstenkning innenfor etaten, innenfor Statens vegvesen. Ikke minst er det en utfordring for Samferdselsdepartementet å kunne tenke helhet når man f.eks. skal utarbeide en nasjonal transportplan, at det blir noe mer enn en ren infrastrukturplan.

Det er gitt oppdrag til Statens vegvesen som går på å ha kompetanse innen kollektivtransport og miljø utover det tradisjonelle, og å komme med bidrag til f.eks. fylkeskommunen, som har et formelt ansvar på kollektivsiden, der det er behov for det. For det er veldig viktig, tror jeg, at vi har og kan dra nytte av den kompetansen som Statens vegvesen har opparbeidet seg, og bygge den videre slik at vi har et kompetanseorgan også innenfor kollektivtransport, da knyttet opp mot miljøaspektene. For det er helt klart at i storbyene her i landet har vi en stor utfordring: Vi løser ikke våre transport- og miljøutfordringer ved å bygge bare mer veg i de norske storbyene. Derfor må også vegmyndighetene ha en bevissthet i forhold til det. Noen av virkemidlene og noen av tiltakene ligger nettopp innenfor vegsektoren.

Hvordan skal vi legge til rette for kollektivtransport? Jo, det er gjerne i forhold til den infrastrukturen vi har, gjerne på den vegstrukturen vi har. Hvordan skal vi sørge for at kollektivtransporten kommer raskere fram, og kanskje raskere fram enn biler? Jo, det er vegsektoren som har muligheten til å se på hvordan vi faglig kan utforme dette, gjerne i samarbeid med kommune eller fylke. Derfor er det viktig å få til denne helhetstenkningen.

I forhold til det konkrete spørsmålet om Lofast har det vært en prosess på det. Det har vært betenkninger knyttet til det, men man har kommet til en konklusjon, som Stortinget har sluttet seg til.

**Ågot Valle (SV):** Takk skal du ha.

Statsråden var inne på at Riksrevisjonen avslører kritikkverdige forhold når det gjelder miljøhensyn, og da er det viktig for oss at vi også går fram til dagen i dag eller til dagen i går – altså nær fortid.

Det er et faktum at til dels omstridte vegprosjekt er blitt satt i gang med 22 års gamle planer uten at det er foretatt konsekvensanalyser eller miljøvurderinger eller det er tatt i bruk rikspolitiske retningslinjer for samlet areal- og transportplanlegging. Og statsråden vet sikkert godt at jeg snakker om Sjølinjen/Fjøsangerveien. Hvordan kan statsråden godta at slikt skjer?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Dette er en problemstilling som jeg har tenkt nøye gjennom. At det foreligger gamle reguleringsplaner, gjelder også bl.a. motorvegbrua i Drammen. Det som har skjedd med slike gamle reguleringsplaner, er at man har hatt en miljørevisjon av dem. For noen år siden gikk det ut en beskjed fra Samferdselsdepartementet om at man skulle foreta en slik miljørevisjon. Det har man lagt vekt på å få gjennomført i så stor grad som mulig, og det har bl.a. skjedd når det gjelder Drammensbrua.

**Ågot Valle (SV):** Men ikke i forhold til Sjølinjen.

**Statsråd Torild Skogsholm:** Det er jeg faktisk ikke helt sikker på.

**Ågot Valle (SV):** Noe av årsaken til at det ikke er skjedd, er at man – vi har i hvert fall blitt informert om det – har en unntaksbestemmelse i plan- og bygningsloven. Ville i så fall oppheving av denne unntaksbestemmelsen representere et problem når det gjelder å få oppdatert disse planene? Eller ville det hjelpe statsråden til å vise litt mer muskler i forhold til disse planene?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Nå er det jo Stortinget som for så vidt bestemmer hva som skal ligge i den type jus, for å si det slik. Det som har vært viktig for oss, er at vi har vært i kontakt med øverste planmyndighet – nå holder jeg meg til Drammensbrua, som er det som ligger inne i det dokumentet vi har her – og at miljømyndighetene ikke ser grunn til at vi ikke skal kunne bruke disse planene. For øvrig ser jeg også at det er en fordel å ha rimelig nye reguleringsplaner. Men så lenge det er gjort et solid arbeid videre på disse, og planmyndighetene finner dette akseptabelt, mener jeg det er til å leve med.

**Ågot Valle (SV):** Et siste spørsmål: Bompenger må man se på som lokale dugnadsmidler. De går nå inn i de store prosjektene uten at lokalsamfunnene har rimelig oversikt over hva de brukes til. Det har bl.a. skjedd i ett av disse prosjektene som saken omhandler, nemlig Rv 555. Mener statsråden at det ville være fornuftig å sørge for at bruken og også planene for bruk av bompengemidler årlig blir rapportert til kommunestyrene?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Til det vil jeg si at bruken av bompengemidler egentlig skal være avklart på forhånd. Det skal være slik at folk skal kunne føle seg trygge på at bompengene går til et avgrenset prosjekt. Hvis det skjer endringer, må det omtales spesielt, i forhold til Stortinget og i statsbudsjettet. Hvis man har inngått en bompengesavtale og velger å bruke bompengene til noe annet, er det en så radikal endring at det bør gis en orientering om det.

**Ågot Valle** overtok her igjen som møteleder.

**Møtelederen:** Takk skal du ha. Da gir jeg ordet videre til Modulf Aukan.

**Modulf Aukan (KrF):** Det har kome fram utruleg mykje interessant her i dag om kostnadsstyring sett i samanheng med planar. Statsråden nemnde at ein no har revidert handbøker, og at ein ønskjer å vera i forkant når det gjeld planar for prosjekt som skal gjennomførast. Eg veit frå mitt eige fylke, Møre og Romsdal, at ein har diskutert det å ha ein planbank i kvart fylke. Kan statsråden seia noko om om dei tankane har slege inn i departementet?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Nå er jeg litt usikker på hva man legger i begrepet «planbank». Nå har vi denne prisbanken ...

**Modulf Aukan (KrF):** Eg kan definera dette litt tydelegare. Det går på at ein ligg i forkant når det gjeld planlegging av prosjekt som fylka prioriterer, slik at ein ved *ei* ramme kjem sånn ut og ved *ei* utvida ramme kjem slik ut – at ein på planleggingsstadiet heile tida vil vera i forkant. Det er eigenleg ganske interessant i forhold til det som har kome fram her i dag. Spørsmålet mitt var om ein har tenkt i dei banane i departementet, eller om ein tek imot innspel frå fylka.

**Statsråd Torild Skogsholm:** På dette området bør vi definitivt ta imot innspill fra fylkene. Det som i stor grad skjer, er nettopp at når vi planlegger ulike infrastruktur-løsninger, bygger vi først på innspill fra kommuner og fylkeskommuner, som går til vegkontorene og så til Vegdirektoratet og oss. Punkt 1: Vi er alltid åpne for innspill som kommer fra dem som kjenner forholdene best. Punkt 2: Et prosjekt kan og bør selvfølgelig analyseres ut fra forskjellige rammer. Punkt 3: Et prosjekt kan og bør – ikke bare bør, men må – ses i sammenheng. Hvis man har øvrige planer som berører prosjektet, vil det også kunne påvirke hvordan prosjektet egentlig blir og bør bli. Jeg vet ikke om det helt var svaret du var på jakt etter.

**Modulf Aukan (KrF):** Det var eigenleg det, for eitt av dei tema som har vore oppe her tidlegare i dag, gjekk på kunnskapsbank, at ein lærer av det som har gått føreåt. Det har vore sagt her i dag at ein ønskjer seg meir kunnskap om akkurat måten å behandla erfaringar frå gode prosjekt på. Det neste spørsmålet vert: Har ein nokon strategi på den slags arbeid?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Jeg kan helt klart se at dette er noe som Statens vegvesen er veldig opptatt av, og som jeg nå også ser at Statens vegvesen er mer bevisst på enn tidligere, kanskje nettopp fordi man har skilt ut forvaltningsbiten fra produksjonen, slik at man rendyrker byggherrefunksjonen og sier at det er her spisskompetansen skal være. Da er vi nødt til på en annen måte enn vi har tradisjon for innenfor sektoren, å dra nytte av de erfaringene som man har gjort før – bare det å komme inn i en annen rutine i forhold til sluttrapportering, få det systematisert, for så å bygge videre i forhold til byggherrefunksjonen.

Da kan jeg også nevne det forprosjektet om etterprøving av store samferdselsinvesteringer som det har vært vist til her fra Transportøkonomisk institutt, et prosjekt som departementet for øvrig er inne i og finansierer, fordi vi ser at her kan det være behov for å systematisere den kunnskapen som fins rundt om. Det forprosjektet gir oss for så vidt ikke så mye ny kunnskap, men det gir oss en indikasjon på hva man bør gå videre med, og er sånn sett interessant.

**Modulf Aukan (KrF):** Når det gjeld slike høyringar som denne, må naturlegvis føresetnaden vera at ein lærer noko, og det føler eg at ein har gjort i dag.

Eit siste spørsmål går på det som vart nemnt her frå andre, det med prissamarbeid. På kva måte kan det nye Mesta AS vera eit korrektiv i marknaden?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Først og fremst tror jeg det blir en aktør som deltar i konkurransen. Når man registrerer at det er flere aktører som konkurrerer, er det vanskeligere med et prissamarbeid. Det er et veldig viktig korrektiv.

**Modulf Aukan (KrF):** Takk.

**Møtelederen:** Da har statsråden fem minutter til en oppsummering, hvis hun vil bruke det.

**Statsråd Torild Skogsholm:** Jeg har ikke tenkt å drøye det så veldig lenge for dere som har hatt en lang dag. Men jeg har lyst til å si at rapporten fra Riksrevisjonen og høringen her i dag tror jeg er viktige bidrag til det arbeidet som Statens vegvesen primært – og også vi som sitter i Samferdselsdepartementet – kan gjøre i forhold til å forbedre både planprosesser og gjennomføringer og dra erfaringer av de prosjektene som har vært gjennomført.

Det som jeg er opptatt av – spesielt når vi sitter i dette hus, synes jeg det er viktig å tegne det bildet – er at vi på rett tidspunkt har god informasjon og et godt beslutningsgrunnlag å legge fram for Stortinget, ikke minst. De konklusjoner som jeg også trekker av denne høringen i dag, er at vi som departement må når vi legger fram for Stortinget våre forslag, prøve å tegne et bilde av hva det betyr prioriteringsmessig – altså hvis vi kommer i en situasjon hvor kostnadene overskrides, hva betyr det? – og at vi, når vi møter et ønske også fra Stortinget, klarer å tegne det bildet at det kan legge føringer og bindinger som det er viktig at Stortinget er informert om, når man først velger å gjøre det.

Jeg vil bare avslutte med å si at det selvfølgelig kan være så som så å få en såpass alvorlig rapport som det vi har fått fra Riksrevisjonen. Men samtidig synes jeg det har vært en veldig nyttig input for oss. Jeg ser at det er grunn til å kjøre videre med det arbeidet som allerede er startet både i departementet og i Statens vegvesen, og at vi har et potensial til å gjøre en bedre jobb. Det tror jeg alle er tjent med.

\*38

Åpen høring i kontroll- og konstitusjonskomiteen mandag den 24. mars 2003  
Høring med samferdselsminister Torild Skogsholm, Knut Rønning og Per Sanderud

**Møtelederen:** Takk skal dere ha. Dere har gitt nyttige bidrag til det videre arbeidet vårt. Så får vi gi en innstilling til Stortinget, og så møtes vi igjen under debatten rundt denne innstillinga i Stortinget. Takk skal dere ha!

Høringen slutt kl. 15.20.

- - - - -





