



LANDSKAPSREVISIONEN

Dokumentnamn
Effektivitetsrevision

Datum
18.02.2019

Nr
7/2019

Till Ålands lagting

Granskning av vägunderhållsenheten

Innehåll

1.	Sammanfattning	2
2.	Bakgrund	3
3.	Organisationen	4
4.	Verksamheten	6
4.1.	Budgeten	7
4.2.	Upphandling	9
4.3.	Intern fakturering	10
4.4.	Beredskap	10
4.5.	Samordning	12
4.6.	Privatisering	12

1. Sammanfattning

Granskning av vägunderhållsenheten ingår i Landskapsrevisionens granskningsplan för år 2018. Syftet har varit att bedöma om verksamheten fungerar effektivt och i enlighet med uppställda målsättningar. Granskningen har inriktats på förvaltningen och den interna styrningen och kontrollen.

De viktigaste slutsatserna och rekommendationerna från granskningen är följande:

- Dokumentet "Funktions- och standardbeskrivning för driftområde landskapet Ålands vägar, broar och hamnar" behöver uppdateras och godkännas av landskapsregeringen.
- För att minska antalet tillståndsärenden gällande arbeten inom vägområdet borde ett anmälningsförfarande införas i åländsk lagstiftning på liknande sätt som i riket.
- Landskapsregeringen borde i samband med renovering av Lemströms kanalbro investera i ny teknik som möjliggör fjärrstyrning vid öppning och stängning av bron. Detta skulle leda till minskat personalbehov. Extern part som redan har jourverksamhet skulle kunna ha övervakning och vid behov öppna och stänga bron.
- Övertid som uppstår vid arbeten i skärgården kan tas ut då vädret inte tillåter bro- och hamnunderhållsarbete. Övertid som uppstår vid snöröjning och halkbekämpning kan tas ut då behovet av vägunderhåll är lägre. Övertiden borde kunna minskas, särskilt ständigt återkommande övertid inom bro- och hamnunderhållet.
- Internfaktureringen borde slopas. Detta skulle leda till minskad administration och därmed ökad effektivitet i hanteringen av verksamheten. Utgifterna för drift och underhåll av vägar borde finnas på ett utgiftsmoment och inkomsterna på ett inkomstmoment. Uppföljning av vad olika underhållsåtgärder har kostat kan fås genom separat bokföring av tidrapporter.
- Sommarberedskap inom vägunderhållet borde inte behövas. Räddningsmyndigheten borde åläggas skyldighet att se till att väg blir framkomlig och säker efter olycka. Vid större problem borde provisorisk framkomlighet med utplacering av varningsmärken kunna ordnas i avsikt att vägunderhållet åtgärdar problemen följande arbetsdag.
- Beredskapsersättningen inom vägunderhållet kan upplevas som lukrativ. För tjänstemän med hög lön blir ersättningen oskäligt hög. Beredskapsersättningen borde ändras till att likna ersättningen för arbetsledare, dvs en lägre ersättning till fast belopp och ett högre påslag vid uttryckning.
- Utplacering av kameror i vägnätet leder till att väglagskontroll kan utföras på distans och därmed möjliggörs inbesparingar i vinterberedskapen. Framöver borde det räcka att en person har väderobservationsskyldighet och en fungerar som backup. Kamerorna möjliggör kortare körning vid besiktning av vägnätet samt snabbare utkommendering av snöröjare.
- Vägunderhållsenheten kan effektiveras genom att ta i bruk ny teknik. Antal personal borde därför kunna minskas något, t.ex. om fjärrstyrning av Lemströms kanalbro införs. En privatisering av vägunderhållsenheten rekommenderas inte

då detta sannolikt inte leder till betydande inbesparingar i landskapets budget. Därtill finns risken att privata monopol uppstår.

2. Bakgrund

För vägunderhållsverksamheten gäller följande landskapslagstiftning:

- Landskapslag (1957:23) om allmänna vägar
- Landskapslag (1964:16) om kommunalvägar
- Plan- och bygglag (2008:102) för landskapet Åland
- Vägtrafiklag (1983:27) för landskapet Åland
- Landskapsförordning (2005:35) om vägmärken

Landskapet är väghållare för allmänna vägar, vilka indelas i landsvägar och bygdevägar. Respektive kommun är väghållare för kommunalvägarna inom sitt område. Därtill finns i landskapet privata vägar.

En landsväg definieras som en väg för genomgående långväga samfärdsl eller för annan sådan allmän samfärdsl, som inte huvudsakligen är av endast lokal betydelse. Alternativt om vägen anses nödvändig för annat allmänt behov. En bygdeväg definieras som en väg som är nödvändig huvudsakligen för kommunens inre samfärdsl eller för sådan allmän samfärdsl, som är av endast lokal betydelse.

Kommunalvägar är sådana av kommun övertagna allmänna vägar, som inte enligt landskapslagen den 17 juli 1957 om införande av landskapslagen (1957:24) om allmänna vägar i landskapet Åland hänförts till allmänna vägar, liksom även vägar, vilka kommun framdeles besluter bygga eller övertaga. Efter detta har byten av vägar mellan kommun och landskapet förekommit av praktiska skäl eller då vägen har ansetts nödvändig för annat allmänt behov.

Vägunderhållsenheten sköter underhåll och mindre arbeten inom landskapets trafikinfrastruktur på beställning av vägnätsbyrå. Dokumentet "Funktions- och standardbeskrivning för driftområde landskapet Ålands vägar, broar och hamnar" ligger till grund för arbetets utförande.

Slutsatser och rekommendationer:

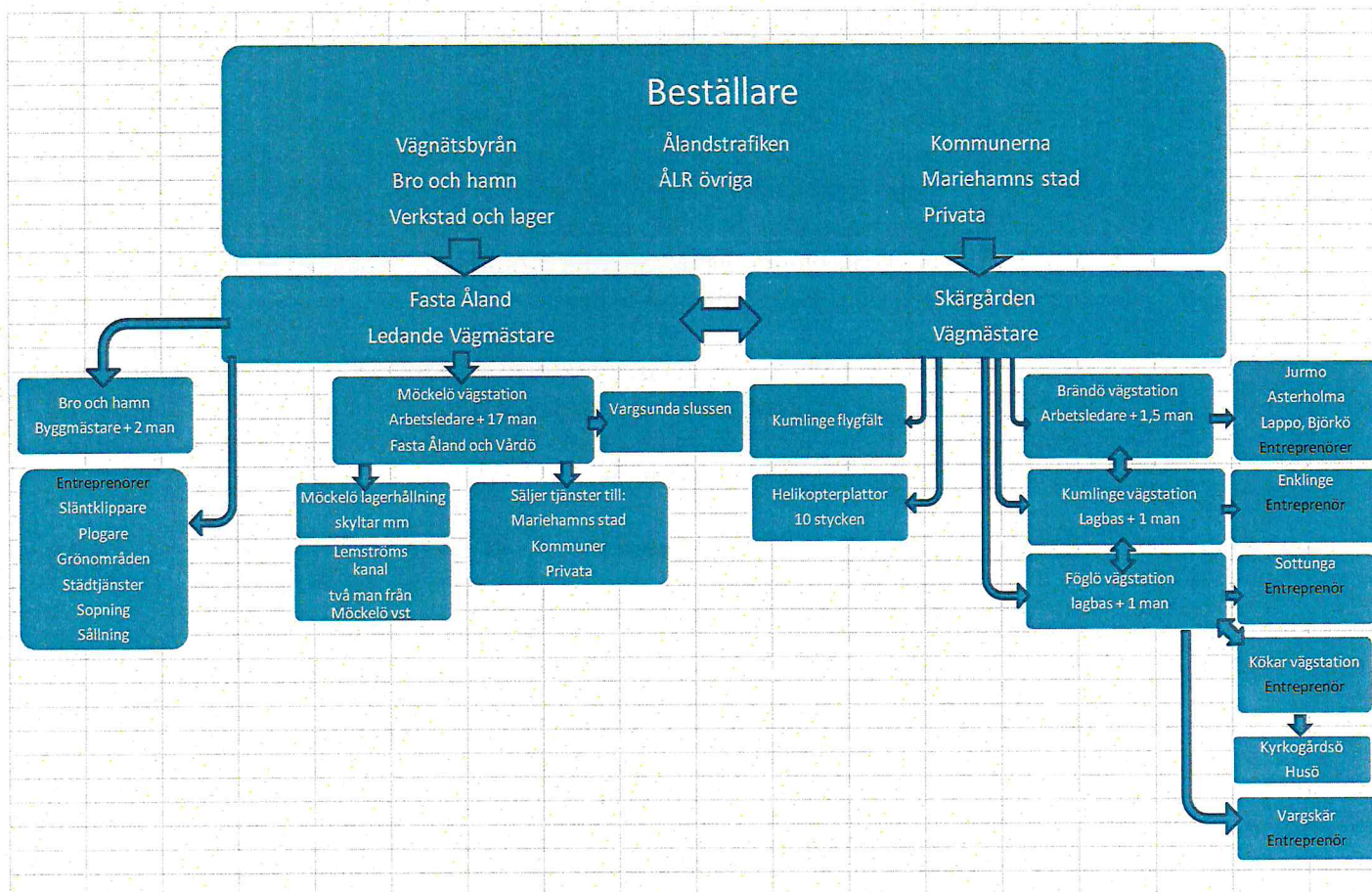
- Landskapslagen om allmänna vägar är gammal och borde därför förnyas.
- Nuvarande indelning i bygdevägar och kommunalvägar är inte till alla delar helt logisk och kan även uppfattas som orättvis kommuner emellan när det gäller bärandet av kostnaderna för vägunderhållet.
- Dokumentet "Funktions- och standardbeskrivning för driftområde landskapet Ålands vägar, broar och hamnar" behöver uppdateras och godkännas av landskapsregeringen.

3. Organisationen

Vägunderhållsenheten är en fristående resultatenhet underställd landskapsregeringens infrastrukturavdelning. Inom infrastrukturavdelningen hör enheten till vägnätsbyråns ansvarsområde.

Vägunderhållsenheten leds av en ledande vägmästare. Därtill finns en vägmästare som är särskilt ansvarig för skärgårdens vägunderhåll och en byggmästare som ansvarar för bro- och hamnunderhåll. En byggmästartjänst har lämnats vakant. Dessa fyra tjänster är inrättade och lyder under landskapets tjänstekollektivavtal. Arbetsledare och övrig personal har ett privaträttsligt anställningsförhållande där JHL-avtalet gäller. Avdelningschefen vid infrastrukturavdelningen utnämner tjänstemän, förordnar vid behov tillfälliga tjänstemän samt anställer personal med arbetsavtal.

Ledande vägmästaren, vägmästaren och arbetsledaren har sina arbetsplatser i samma lokal i vägstationsbyggnaden på Möckelö. Ledningen av vägunderhållsarbetet är fördelad mellan dessa personer. Vägmästaren har särskilt ansvar för skärgården. Bro- och hamnunderhållet har sin arbetsplats i verkstadens byggnad. Denna verksamhet ligger lite på sidan om den övriga verksamheten samtidigt som samarbete mellan de två delarna förekommer i flera arbetsmoment. Organisationen åskådliggörs nedan.



I infrastrukturavdelningens arbetsordning har ledande vägmästarens övergripande ansvarsområde definierats. I utnämningsbrev, förordnanden och avtal beskrivs arbetsuppgifterna kortfattat för respektive befattning. Detaljerade befattningsbeskrivningar finns inte.

När ledande vägmästaren har förhinder leds enheten i turordning av vägmästaren, byråchefen vid vägnätsbyrån, avdelningschefen och avdelningschefens ställföreträdare.

På vägnätsbyrån fungerar trafikingenjören och bro- och hamningenjören i första hand som beställare av vägunderhållsenhetens tjänster. Även vägingenjören, trafiksäkerhetskonsulenten och Ålandstrafiken beställer mindre arbeten. Trafikingenjören (sammankallare), bro- och hamningenjören samt vägingenjören håller protokollfört möte med vägunderhållsenhetens ledning 7-8 gånger per år (ej på sommaren). Aktuella ärenden tas upp till diskussion på mötena.

Enligt budgeten har antal tjänster inom vägunderhållsenheten varit följande de senaste åren:

Antal personal	2014	2015	2016	2017	2018
Tjänstemän	5,0	4,0	4,0	4,0	4,0
Arbetstagare	30,0	26,5	26,5	26,5	25,5
Totalt	35,0	30,5	30,5	30,5	29,5

Omräknat i antal årsverken blir resultatet följande:

Antal årsverken	2014	2015	2016	2017	2018
Tjänstemän	3,1	2,9	3,2	3,0	3,0
Arbetstagare	26,8	26,0	24,8	26,9	25,8
Totalt	29,9	28,9	28,0	29,9	28,8

Medarbetarsamtal hålls men inte helt som planerat. Ambitionen är att medarbetarsamtal ska hållas en gång per år. Ett informationstillfälle för hela personalen ordnas en gång per år.

Sjukfrånvaron följs upp. Då fler än 5 korta sjukfrånvarotillfällen per år noteras för en medarbetare håller arbetsledaren samtal med medarbetaren. Årlig statistik över antal sjukdagar per anställd inom enheten har i regel inte tagits fram. I januari 2019 har statistik över antalet sjukdagar per anställd för 2018 distribuerats.

Personalomsättningen är liten. Behov av rekrytering har uppstått 1-2 gånger per år de senaste åren. Trots att privata aktörer erbjuder högre löner har det oftast inte varit problem att hitta vägunderhållsarbetare med tillräckligt kunnande.

4. Verksamheten

Förutom det arbete som utförs på beställning av vägnätsbyrån utför vägunderhållsenheten även uppdrag åt kommuner och privata kunder. Åt utomstående utförs arbeten på marknadsmässiga villkor och under förutsättning att den egna verksamheten inte blir lidande. Enheten anlitar även privata entreprenörer för utförande av de olika uppdragen.

Vägunderhållsenheten är uppdelad i två vägdistrikt, fasta Åland och skärgården. I skärgården finns fyra vägstationer på Brändö, Föglö, Kumlinge och Kökar. På de mindre öarna med lands- och bygdevägar har enheten privata tillsyningsmän som sköter delar av underhållsarbetet.

Under år 2018 slutfördes arbetet med att anpassa och bygga om lokalerna på Möckelö. En investering i ett nytt lastbilsgarage till ett belopp av 517.800 EUR genomfördes även. Godby vägstation kunde stängas och verksamheten på fasta Åland koncentreras till Möckelö vägstation.

Från att tidigare har varit spridd till Godby, Möckelö och Självstyrelsegården finns vägunderhållets ledning nu i samma utrymmen på Möckelö. Förutsättningarna för samordning av det dagliga arbetet har i och med detta avsevärt förbättrats.

Vägunderhållsenhetens ansvarsområde omfattar följande:

- 640 km allmän väg, varav 60 km grusväg
- 42 km gång- och cykelvägar
- Lemströms kanal jämte svängbro
- 70 broar inklusive rörbroar med diameter över 2 meter
- 25 hamnar och färjfasten samt ett antal bryggor
- Linfärjfasten för 7 linjer
- 10 helikopterplattor och Kumlinge flygfält
- Dessutom 326 km kommunalvägar där en del arbeten utförs.

Protokollförda syner av vägnätet sker en gång per år för att planera kommande års åtgärder. I övrigt kontrolleras vägarna enligt "Funktions- och standardbeskrivningen".

Vägnätsbyrån handlägger tillståndsärenden gällande arbeten eller åtgärder inom vägområdet. Ärendena har ökat i och med nedgrävningen av fiberkabel i landskapet. Vägunderhållsenheten ansvarar för att utföra för- och eftersyner i ärenden då detta bedöms som nödvändigt.

Från och med juni 2016 finns i riket ett anmälningförfarande (utöver tillstånds-förfarandet) för "småskaliga arbeten med föga risk, såsom undergångar, kabelförlängningar, luftledningar som korsar en landsväg samt i vissa specialfall korta kabeldragningar i vägens längdriktning." Ett liknande anmälningförfarande finns inte i åländsk lagstiftning. Vägnätsbyråns uppfattning är att likvärdiga arbeten vilka avses i anmälningförfarandet inte är särskilt arbetsdryga och inte alltid kräver tillstånd.

Bro- och hamnunderhållet handhas i stor utsträckning självständigt av byggmästaren och två byggnadsarbetare. Vägunderhållet ute i skärgården assisterar vid behov för att undvika onödigt resande. Årligen uppgörs en grov plan för underhållsätgärden. Då vädret inte tillåter bro- och hamnunderhåll deltar man i vägunderhållet. Under 2017 och 2018 utfördes ett färjfasteprojekt i skärgården i egen regi då det inte var möjligt att engagera någon entreprenör. Ombyggnaden och renoveringen av lokalerna på Möckelö har under 2018 upptagit ganska mycket tid.

Lemströms kanal jämte svängbro sysselsätter två man från slutet av april till slutet av september då även jour upprätthålls. Brovakterna handhar skötseln av grönområdet vid kanalen enligt överenskommelse med fastighetsverket. Som kompensation får vägunderhållet, förutom de ytor som hyrs, utnyttja ett större område på Godby vägstation för lagring av grusmaterial och utrustning samt en kall byggnad för lagring av skyltar mm. Resten av året arbetar brovakterna främst med normalt vägundershållsarbete.

Vägnätsbyrån har under flera år ingått avtal med tidigare anställd ingenjör gällande utförande och övervakning av det årliga asfaltsbelägningsprogrammet. Ledande vägmästaren och vägmästaren har fortbildats inom asfaltsbeläggning med avsikt att detta avtal inte ska behövas längre.

Rekommendationer:

- För att minska antalet tillståndsärenden gällande arbeten inom vägområdet borde ett anmälningförfarande införas i åländsk lagstiftning på liknande sätt som i riket.
- Landskapsregeringen borde i samband med renovering av Lemströms kanalbro investera i ny teknik som möjliggör fjärrstyrning vid öppning och stängning av bron. Detta skulle leda till minskat personalbehov. Extern part som redan har jourverksamhet skulle kunna ha övervakning och vid behov öppna och stänga bron.

4.1. Budgeten

Trafikingenjören är ansvarig för budgetanslaget för drift och underhåll av vägar. Underhållsarbetet utförs av vägunderhållsenheten och av upphandlade privata entreprenörer.

För drift och underhåll av färjfasten, bryggor, broar, hamnar och byggnader finns ett skilt budgetanslag som bro- och hamningenjören är ansvarig för. Underhållsarbetet beställs i huvudsak av vägunderhållsenheten samt verkstads- och lagerenheten. På grund av bro- och hamnanläggningarnas stigande ålder och slitage har budgetanslaget ökat de senaste åren. Anslaget ska även täcka kostnader för inspektioner vilka ska ligga till grund för kommande renoveringsprojekt.

Vägunderhållsenhetens verksamhet nettobudgeteras till noll varje år. Utgifterna täcks av fakturerade tjänster samt månatlig överföring från vägnätsbyråns anslag för drift och underhåll av vägar. Vid bokslutet görs en utjämningsöverföring från

vägnätsbyråns moment för att vägunderhållsenhetens moment ska bli noll. Ledande vägmästaren är budgetansvarig för momentet.

Under de senaste åren har budget och utfall för de olika budgetmomenten utvecklats enligt följande:

DRIFT OCH UNDERHÅLL	2014		2015		2016		2017		2018	2019
AV VÄGAR	Budget	Utfall	Budget	Utfall	Budget	Utfall	Budget	Utfall	Budget	Budget
76010										
Verksamhetsutgifter	-2 468 267	-1 975 825	-2 715 441	-2 160 540	-2 586 000	-2 316 814	-2 370 000	-2 241 488	-2 390 000	-2 426 000
	-2 468 267	-1 975 825	-2 715 441	-2 160 540	-2 586 000	-2 316 814	-2 370 000	-2 241 488	-2 390 000	-2 426 000

DRIFT OCH UNDERHÅLL	2014		2015		2016		2017		2018	2019
AV BROAR OCH HAMNAR	Budget	Utfall	Budget	Utfall	Budget	Utfall	Budget	Utfall	Budget	Budget
76050										
Verksamhetsutgifter	-860 576	-572 122	-938 454	-971 414	-729 000	-596 189	-750 000	-620 207	-840 000	-847 000
	-860 576	-572 122	-938 454	-971 414	-729 000	-596 189	-750 000	-620 207	-840 000	-847 000

VÄGUNDERHÅLLS- ENHETEN	2014		2015		2016		2017		2018	2019
	Budget	Utfall	Budget	Utfall	Budget	Utfall	Budget	Utfall	Budget	Budget
87200										
Inkomster	2 475 000	2 453 915	2 750 000	2 699 461	2 773 000	2 667 246	2 598 900	2 537 968	2 526 000	2 610 000
Verksamhetsutgifter	-2 475 000	-2 453 915	-2 750 000	-2 692 924	-2 773 000	-2 667 246	-2 598 900	-2 537 968	-2 526 000	-2 610 000
	0	0	0	6 537	0	0	0	0	0	0

I och med införandet av systemet med internhyra ökade den budgeterade kostnadsramen 2015 och därpå följande år. Internhyra till fastighetsverket avser vägstationer, sandlager, maskinhall m.fl. byggnader. 2017 sänktes internhyran med 90.000 euro vilket medförde sänkt budgetanslag. 2018 sjönk internhyran då Godby vägstation inte behövdes längre. Vägunderhållsenheten betalar även internhyra till verkstads- och lagerenheten för lokalerna på Möckelö vägstation. Enhetens årliga internhyra uppgår totalt till ca 160.000 euro.

Investeringar i fordon och maskiner belastar vägnätsbyråns budgetmoment för investeringar. Avskrivningarna på fordon och maskiner belastar inte vägunderhållsenhetens budgetmoment. 2017 utgjorde avskrivningarna drygt 113.000 euro. Alla landskapets avskrivningar samlas på ett skilt moment i budgeten. Administrativa kostnader (ekonomi, IT, personal) fördelas inte heller ut på olika enheter. Redovisningssystemet gör därför att man från budgetuppföljningen inte kan se den exakta årliga kostnaden för vägunderhållet.

Personalkostnaderna utgjorde i bokslutet 2017 ca 53 % av de totala kostnaderna (inklusive internhyran). Inom bro- och hamnunderhållet förekommer mycket övertid. Orsaken är främst längre arbetsdagar när man åker ut till skärgården för underhållsarbeten. Inom vägunderhållet uppstår övertid framförallt i samband med beredskap vintertid samt vid beläggningskontroller och vid skärgårdsarbeten. Övertidsarbetet kostade 2018 ca 45.000 euro.

I budgeten 2019 har anslaget för vägunderhållsenhetens moment ökat. Orsakerna är övergång till miljövänligare diesel (30.000 euro), höjd internhyra på grund av den nya garagebyggnaden, höjda löner enligt avtalsförhandlingarna samt den

allmänna prisstegringen på material och tjänster. Justeras anslaget ner med internhyran erhålls ungefär samma anslag som år 2014.

Budgetuppföljning sker i huvudsak på budgetmoment samt konto och projekt. Bro- och hamnunderhåll använder internkoden valfri för uppföljning av var underhållsarbete utförts. Kostnadsställe och aktivitet registreras i arbetstidskort och lönekort samt bokförs. Någon uppföljning av dessa förekommer inte men uppgifterna kan redovisas vid en eventuell förfrågan.

Rekommendation:

- Övertid som uppstår vid arbeten i skärgården kan tas ut då vädret inte tillåter bro- och hamnunderhållsarbete. Övertid som uppstår vid snöröjning och halkbekämpning kan tas ut då behovet av vägunderhåll är lägre. Övertiden borde kunna minskas, särskilt ständigt återkommande övertid inom bro- och hamnunderhållet.

4.2. Upphandling

Både vägnätsbyrån och vägunderhållsenheten handhar upphandlingar av vägunderhållstjänster. Trafikingenjören upphandlar snöröjning och halkbekämpning för ett antal distrikt där privata entreprenörer anlitas. Upphandlingen görs i samarbete med kommuner som önskar detta. Praktiskt sköts kontakten och uppföljningen av entreprenörernas arbete av vägunderhållsenheten.

Trafikingenjören upphandlar även skötsel av träd- och buskplanteringar samt grösytor i centrala rondeller och korsningsområdet i Godby centrum. Avtalet kostar drygt 32.000 euro årligen. Omkring 5-6.000 euro i extra arbeten tillkommer vanligen.

Vägunderhållsenhetens upphandlingar av material och tjänster fungerar väl. Upphandling av ramavtal för slätter/släntklippning är komplicerad och därför inte genomförd ännu. Det är svårt att definiera exakt hur och vad som ska utföras och kraven varierar beroende på vägavsnitt.

Det saknas skriftliga avtal med alla entreprenörer som utför mindre arbeten i skärgården. Avsikten är att avtal ska tas fram. Jävsproblematik upptäcktes vid anlitande av en entreprenör. Det förekommer att underhållstjänster i skärgården köps av personer som är anställda vid vägunderhållsenheten. Vägunderhållsenheten är medveten om att kontrollen är extra viktig i dessa fall.

God intern kontroll innebär att en leverantörsfaktura ska godkännas av två personer - en sakgranskare och en godkännare - innan betalning. I allmänhet fungerar detta väl inom vägunderhållsenheten. Det förekommer dock att endast en person har godkänt fakturor för utbetalning.

Rekommendationer:

- Det bör genomföras en upphandling av ramavtal för slätter/släntklippning eftersom den årliga kostnaden är så pass hög.

- Det finns skäl att stärka den interna kontrollen genom att alltid kräva att en faktura över ett förutbestämt belopp godkänns av två personer innan betalning.

4.3. Intern fakturering

För bro- och hamnunderhållet har ett utförligt ramavtal med bilagor upprättats mellan beställare och utförare. Alla utförda uppdrag internfaktureras vägnätsbyrån.

För vägunderhållet finns inget motsvarande ramavtal. Arbetet styrs av dokumentet ”Funktions- och standardbeskrivning för driftområde landskapet Ålands vägar, broar och hamnar”. Det finns ett schema med uppräknade vägunderhållsåtgärder inklusive vilka veckor under året åtgärderna är inplanerade samt hur många man som arbetar med åtgärderna. Den månatligen överförda ersättningen från vägnätsbyrån till vägunderhållsenheten omfattar dessa underhållsåtgärder. Övriga tillkommande uppdrag internfaktureras separat.

Den månatliga överföringen infördes för något år sedan. Tidigare interfakturerades ett fast belopp per månad med vintertillägg för 6 månader. Vid bokslutet görs en utjämningsöverföring för att vägunderhållsenhetens kostnader och intäkter ska bli lika stora i enlighet med budget. Systemet innebär att ju högre fakturering av kommuner och privata desto lägre blir utjämningsöverföringen och därmed utgiften på budgetmomentet för drift och underhåll av vägar. Man kan inte exakt se hur landskapets utgifter för vägunderhållet utvecklas från år till år eftersom externa inkomster påverkar utgiftsmomentet i stället för att bokföras på ett inkomstmoment.

Internfaktureringen förorsakar mycket arbete – hos vägunderhållsenheten som uppgör underlag, hos verkstads- och lagerenheten som registrerar uppgifterna och skriver ut fakturaunderlag och hos finansavdelningen som fakturerar och bokför. En internfaktura behandlas som en leverantörsfaktura och vid betalning flyttas pengar från ett av landskapsregeringens bankkonton till ett annat.

Internfaktureringen är ofta kraftigt försenad. Detta medför risk för periodiseringsfel vid årsskiftet, vilket även har uppstått. Vid bokslutet tillkommer extra arbete då den interna faktureringen måste elimineras för att rätt nivå på intäkter och kostnader ska uppnås.

Rekommendation:

- Internfaktureringen borde slopas. Detta skulle leda till minskad administration och därmed ökad effektivitet i hanteringen av verksamheten. Utgifterna för drift och underhåll av vägar borde finnas på ett utgiftsmoment och inkomsterna på ett inkomstmoment. Uppföljning av vad olika underhållsåtgärder har kostat kan fås genom separat bokföring av tidrapporter.

4.4. Beredskap

En central uppgift för vägunderhållsenheten är snöröjning och halkbekämpning. För att klara detta finns ett system med personal och entreprenörer i beredskap.

Inom vägunderhållsenheten upprätthålls vinterberedskapen – anträffbarhetsskyldighet och väderobservationsskyldighet - av ledande vägmästaren, vägmästaren, byggmästaren och arbetsledaren. Två personer har beredskap per vecka 26.10 – 15.4 uppdelat på södra och norra distriktet. Det krävs en uppdelning för att man vid behov ska hinna besikta vägnätet. 3-5 veckor i början och i slutet av vinterjouren har endast en i arbetsledningen beredskap. Beredskapsersättningen för tjänstemän utgör 20 % av enkel timlön medan arbetsledare erhåller 320/490 euro varannan vecka. Vid uttryckning erhåller arbetsledare 100 % på timlön medan tjänstemännen har ett lägre påslag.

Manskapet har anträffbarhetsskyldighet och förskjuten arbetstid (börjar kl. 5.00). 6 man har anträffbarhetsskyldighet (uppdelat 2 på norra och 4 på södra) och 2 man förskjuten arbetstid (1 i varje distrikt). 5-6 veckor i början och i slutet av vinterjouren har en man per distrikt anträffbarhetsskyldighet och förskjuten arbetstid samma vecka. Beredskap upprätthålls även i skärgården, dock utan förskjuten arbetstid. Ersättningen är 170 euro per vecka för anträffbarhetsskyldighet och 50 euro per vecka för förskjuten arbetstid. Entreprenörerna har en beredskapsersättning i respektive distrikt i enlighet med det pris som lämnats vid upphandlingen.

Sommarberedskap innebär att jourhavande inom en timme ska vara på väg till olycksplats eller annan plats där åtgärder krävs för att upprätthålla normal framkomlighet. Beredskap 16.4 – 25.10 infördes för några år sedan då räddningsmyndigheterna meddelade att man inte åtar sig ansvar för att åtgärda framkomligheten och säkerheten efter olycka.

En person i ledningen och en i manskapet har anträffbarhetsskyldighet veckovis. Ersättningen för tjänstemän utgör 12 % av enkel timlön medan arbetsledare erhåller 320 euro per vecka. För manskap är ersättningen 180 euro per vecka.

Totalt kostar beredskapen ca 165.000 euro årligen. Av detta utgör vinterberedskapen drygt 149.000 euro och sommarberedskapen drygt 15.000 euro.

Inom vägunderhållsenheten pågår ett projekt med utplacering av kameror på utvalda platser i vägnätet för att kunna effektivisera arbetet med bedömning av väglaget runtom i landskapet.

Rekommendationer:

- Sommarberedskap inom vägunderhållet borde inte behövas. Räddningsmyndigheten borde åläggas skyldighet att se till att väg blir framkomlig och säker efter olycka. Vid större problem borde provisorisk framkomlighet med utplacering av varningsmärken kunna ordnas i avsikt att vägunderhållet åtgärdar problemen följande arbetsdag.
- Beredskapsersättningen inom vägunderhållet kan upplevas som lukrativ. För tjänstemän med hög lön blir ersättningen oskäligt hög. Beredskapsersättningen borde ändras till att likna ersättningen för arbetsledare, dvs en lägre ersättning till fast belopp och ett högre påslag vid uttryckning.
- Utplacering av kameror i vägnätet leder till att väglagskontroll kan utföras på distans och därmed möjliggörs inbesparingar i vinterberedskapen. Framöver

borde det räcka att en person har väderobservationsskyldighet och en fungerar som backup. Kamerorna möjliggör kortare körning vid besiktning av vägnätet samt snabbare utkommendering av snöröjare.

- Vägunderhållets väderobservationsskyldighet under vintern borde erbjudas som en tjänst till Mariehamns stad att utnyttja för sina behov.

4.5. Samordning

År 2013 avlämnade en arbetsgrupp en rapport "Samordning av infrastruktursektorn" – ett förslag till samordning av infrastrukturen och den tekniska sektorn i landskapet Åland inom ramen för arbetet med samhällsservicereformen.

2014 tillsattes en arbetsgrupp för det fortsatta arbetet med samhällsservicereformen inom infrastruktursektorn. Huvuduppgiften var att leda en utredning om samordning av kommunernas, stadens och landskapets vägförvaltning samt verkstads- och lagerfunktioner. Arbetet ledde inte till någon slutrapport.

Rekommendation:

- Fördelar och nackdelar med att landskapets och kommunernas vägar skulle skötas av en väghållare borde utredas. Även möjlig samordning med Mariehamns stad borde undersökas närmare.

4.6. Privatisering

Frågan om privatisering av vägunderhållet aktualiseras när politiska initiativ tas.

I Sverige och Finland sköts vägunderhållet av privata entreprenörer på många håll. På Åland råder speciella förhållanden då Åland är ett ö-samhälle och marknaden är synnerligen begränsad inom många områden. Inom vägbyggnad och -underhåll leder många upphandlingar till att ytterst få anbud inlämnas. Till exempel då beläggningsprojekten bjuds ut erhålls i regel endast ett anbud.

En möjlighet är att gå in för driftsentreprenad och begära in anbud på utförande av vägunderhållet med hjälp av landskapets befintliga anläggningar och maskiner. Oberoende av privatiseringsform finns risk för att endast en aktör med tiden visar intresse och att ett privat monopol uppstår.

Vägunderhållsenheten vet att vägnätsbyrån beställer vägunderhålls- samt bro- och hamnunderhållstjänster. Konstruktionen innebär att det finns risk för att enhetens verksamhet blir ineffektiv.

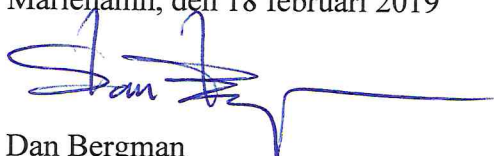
Inom vägunderhållsenheten registreras arbetade timmar detaljerat. Dagbok görs upp och veckorapporter fylls i. Arbetsledare respektive byggmästare registrerar uppgifterna i arbetskort/tidrapporter och lönekort. Dagböcker finns tillgängliga via en lagringstjänst på Internet vilket förbättrar arbetsledningens möjlighet att följa upp och styra underhållsarbetet i skärgården.

Budgeten för vägunderhållsenheten har hållit sig på ungefär samma nivå de senaste åren. Antal personal har minskat sedan fem år tillbaka. Genom att fortsättningsvis arbeta med förbättring av arbetsprocesser samt ibruktagning av ny teknik kan enheten göra inbesparingar och visa att verksamheten effektiveras.

Rekommendation:

- Vägunderhållsenheten kan effektiveras genom att ta i bruk ny teknik. Antal personal borde därför kunna minskas något, t.ex. om fjärrstyrning av Lemströms kanalbro införs. En privatisering av vägunderhållsenheten rekommenderas inte då detta sannolikt inte leder till betydande inbesparingar i landskapets budget. Därtill finns risken att privata monopol uppstår.

Mariehamn, den 18 februari 2019



Dan Bergman
Landskapsrevisor

