

KARTLEGGING

Veivedlikehold

Salangen kommune



Rapport 2025

Forord

På grunnlag av bestilling fra kontrollutvalget i Salangen kommune har KomRev NORD gjennomført en kartlegging rettet mot kommunens ressursbruk på veivedlikehold.

Krav til revisors uavhengighet følger av kommuneloven § 24-4 og av forskrift om kontrollutvalg og revisjon §§ 16, 17, 18 og 19. Før igangsetting av kartleggingen har revisjonen vurdert egen uavhengighet overfor Salangen kommune. Vi kjenner ikke til forhold som er egnet til å svekke tilliten til vår uavhengighet og objektivitet.

Vi takker Salangen kommune for samarbeidet i forbindelse med kartleggingen.

Tromsø, 16.05.2025

Margrete Mjølhus Kleiven
Oppdragsansvarlig forvaltningsrevisor
Ansvarlig for kvalitetssikring

Knut Teppan Vik
Prosjektleder, forvaltningsrevisor

SAMMENDRAG

KomRev NORD IKS har etter bestilling fra kommunestyret og kontrollutvalget i Salangen kommune gjennomført en kartlegging og analyse av kommunens veidrift og -vedlikehold med utgangspunkt i følgende hovedspørsmål:

1. *Hvordan har Salangen kommunes ressursbruk på det kommunale veinettet utviklet seg fra og med 2014 til og med 2024?*
 - a. *Hvordan har Salangen kommunes ressursbruk til sommer- og vintervedlikehold av det kommunale veinettet utviklet seg i ovennevnte tiårsperiode?*
2. *Foreligger det et vedlikeholdsetterslep med henblikk på kommunalt veinett og kommunal eiendomsmasse i Salangen? Hvordan har dette utviklet seg fra før til etter overgangen til egenproduksjon av veivedlikehold; nærmere bestemt i perioden 2014-2024?*
3. *Hvilke bemanningsmessige konsekvenser vil en eventuell anbudsutlysning av veivedlikeholdet kunne tenkes å få for kommunen?*
4. *Hvordan er Salangen kommunes ressursbruk på det kommunale veinettet sammenliknet med sammenliknbare kommuner? Hva er sannsynlige årsaker til eventuelle forskjeller mellom Salangen kommune og sammenliknbare kommuner?*

Når det gjelder kommunens ressursbruk på det kommunale veinettet, indikerer revisors funn at kommunens netto driftsutgifter til de kommunale veiene har blitt marginalt redusert fra 2014 til 2024 – justert for generell lønns- og prisvekst. Oppsummert fremstår netto driftsutgift på området relativt jevn i perioden 2014-2024, med unntak av 2021 – der naturgitte utfordringer og politisk bestemt satsing på reasfaltering ga økte utgifter på området.

Revisors funn *indikerer* at overgangen til delvis egenproduksjon av vinter- og sommervedlikehold kan ha virket besparende for Salangen kommune, men dette kan ikke fastslås på bakgrunn av kun noen års drift. Det kan være relevant for kommunen å gjøre sammenlikninger av sine driftsutgifter opp mot Statistisk Sentralbyrås kostnadsindekser for drift og vedlikehold av vei – over lengre tid.

Når det gjelder kommunens ressursbruk på drift og vedlikehold av kommunale veier, fremstår denne – for perioden 2017-2024 – som relativt lav – sammenliknet med sammenliknbare, nordnorske kommuner. Tjenesteområdet preges generelt av svingninger i aktivitetsnivået fra år til år – som følge av naturgitt påvirkning, politiske prioriteringer og organisatoriske eller bemanningsrelaterte forhold. Revisors funn sannsynliggjør i noen grad at kommunens moderate ressursbruk kan henge sammen med at kommunen produserer store deler av veivedlikeholdet og veidriften selv, men revisor ser likevel ikke å kunne fastslå en slik årsakssammenheng. Ressursbruken på det kommunale veinettet må også i betydelig grad antas å være politisk styrt, både i Salangen kommune og i andre kommuner.

Revisor finner ingen holdepunkter for å anta at overgangen til delvis egenproduksjon av veidrift og veivedlikehold har hatt konsekvenser for vedlikeholdet av øvrig kommunal eiendomsmasse i Salangen. Revisor registrerer at det fra kommuneadministrasjonens side fremholdes at den kommunale bygningsmassen har blitt bedre i løpet av de siste 8-10 årene, blant annet som følge av sentralisering av barnehagetilbudet og oppussing av kommunehuset. Revisor registrerer også at det fra teknisk sjef fremholdes at standarden på grusveiene er hevet etter at kommunen overtok driften av det meste av sommervedlikeholdet.

Revisor legger, med henblikk på problemstilling 3, til grunn at en eventuell overgang (tilbake) til full anbudsutlysning av veivedlikeholdet sannsynligvis ikke vil utgjøre saklig grunn til oppsigelse av personell ved teknisk etat. Vi registrerer at kommuneadministrasjonen fremholder at det prinsipielt vil være rom – over tid – for å nedskalere teknisk etat og omplassere ansatte (i en situasjon der veivedlikeholdet i sin helhet konkurranseutsettes), ettersom det løpende er «naturlige avganger» blant kommunens ansatte.

Innhold

SAMMENDRAG	2
1 BAKGRUNN OG BESTILLING	5
2 PROBLEMSTILLINGER OG METODE	6
2.1 Problemstillinger	6
2.2 Metode og datamateriale	6
3 KOMMUNENS RESSURSBruk PÅ KOMMUNAL VEI.....	10
3.0 Innledning	10
3.1 Driftsutgifter og driftsinntekter på veivedlikehold f.o.m. 2014 t.o.m. 2024	11
Prisutvikling på vintervedlikehold	13
3.2 Utgifter ført i investeringsregnskapet ved egenproduksjon av veivedlikehold	21
3.3 Revisors oppsummering	22
3.4 Kommunens ressursbruk på veivedlikehold i forhold til andre kommuner	23
3.4.1 Driftsmodellene for veidrift og veivedlikehold i referansekommunene	23
3.4.2 Salangen kommune og sammenliknbare kommuner: analyse av ressursbruk	24
3.5 Oppsummering: Salangen kommune og Kommunegruppe Nord-Norge.....	27
4 VEIVEDLIKEHOLDET OG ANNET VEDLIKEHOLD	29
4.1 Vedlikeholdsetterslepet på det kommunale veinettet	29
4.2 Vedlikeholdsetterslepet på øvrig kommunal eiendom i Salangen	30
4.3 Det kommunaltekniske området i Salangen og KNN: ressursbruk	31
4.4 Oppsummering	34
5 ANDRE LØSNINGER OG DERES KONSEKVENSER.....	35
5.0 Teknisk enhet i Salangen kommune	35
5.1 Nåværende bemanning knyttet til veivedlikeholdet	35
5.2 Alternativer til egenproduksjon – mulige bemanningskonsekvenser	35
5.3 Mulige bemanningskonsekvenser ved total anbudsutsetting	35
6 UTTAELSE	37
7 REFERANSER	38

1 BAKGRUNN OG BESTILLING

Kommunestyret i Salangen vedtok i sak 7/17 at kommunen skulle gjennomføre delvis egenproduksjon av vintervedlikehold fra og med sesong 2017/2018. Dette er nærmere omtalt blant annet i kommuneadministrasjonens saksfremlegg sak 34/22 *Orientering vinterdrift i kommunal regi*. I saksutredningen fremkommer det at Salangen kommune overtok utførelsen av vintervedlikehold på to av totalt fem roder i kommunen, herunder *rode 2 Sjøvegan sentrum* og *rode 3 Vest for Medby*. Revisor oppfatter at dette skjedde i 2018.

Fra og med vintersesongen 2020/2021 overtok kommunen utførelsen av vintervedlikehold på ytterligere én rode; *rode 4 Seljeskog og Snagli*. I saksutredningen vises det også til at kommunen har «(...) gjennomført mer av sommervedlikeholdet i egenregi da man har hatt maskiner tilgjengelig.»

Det fremgår videre av saksutredningen, under overskriften «*Administrasjonssjefens vurdering*», at det «(...) i flere omganger har vært stilt og besvart spørsmål om vintervedlikehold i kommunal regi. Hovedspørsmålet har gått på om dette lønner seg, og om det har andreordenseffekter på støtten vedlikeholdsavdelingen gir til øvrige kommunale enheter og innbyggere».

Kommunestyret i Salangen vedtok i sak 85/24, i vedtakets pkt. 7c, følgende: «*Det utføres en forvaltningsrevisjon av veivedlikehold utført i kommunal regi, kostnader tilknyttet dette og konsekvenser i forhold [til] kommunale vedlikeholdsoppgaver.*»

I overordnet prosjektskisse, datert 2.9.2024, argumenterte revisor for at hovedpunktene/-spørsmålene som ble lagt til grunn fra kommunestyrets side¹ var formulert på en slik måte at de burde besvares med en beskrivende kartlegging og analyse – i stedet for en forvaltningsrevisjon. Revisors overordnede prosjektskisse ble behandlet av kontrollutvalget i møte den 18. september, i sak 20/2024, og den ble vedtatt uten endringer.

¹ Bestillingen er spesifisert i brev av 23. mai 2024 fra Salangen kommune v/ konstituert kommunedirektør Johnny Sagerup til KomRev NORD – med følgende punkter: 1. Kartlegge de kommunale utgiftene ved drift i egenregi. 2. Har utgiftene endret seg siden 2017? 3. Kartlegge i hvor stor grad vedlikehold av veier i kommunal regi går ut over andre oppgaver. 4. Konsekvenser for antall ansatte på vedlikeholdsavdelingen, ved endring fra kommunal brøyting til brøyting på anbud, må også belyses. Inkludert konsekvenser for sommervedlikehold, som utføres av samme ansattgruppe. 5. Hvilke alternative løsninger har kommunen for å få gjennomført vintervedlikehold (sommer og vinter), og hva ville utgiftene blitt sammenliknet med dagens løsning?

2 PROBLEMSTILLINGER OG METODE

2.1 Problemstillinger

For denne kartleggingen gjelder følgende problemstillinger:

1. Hvordan har Salangen kommunes ressursbruk på det kommunale veinettet utviklet seg fra og med 2014 til og med 2024?²
 - a. Hvordan har Salangen kommunes ressursbruk til sommer- og vintervedlikehold av det kommunale veinettet utviklet seg i ovennevnte tiårsperiode?
2. Foreligger det et vedlikeholdsetterslep med henblikk på kommunalt veinett og kommunal eiendomsmasse i Salangen? Hvordan har dette utviklet seg fra før til etter overgangen til egenproduksjon av veivedlikehold; nærmere bestemt i perioden 2014-2024?
3. Hvilke bemanningsmessige konsekvenser vil en eventuell anbudsutlysning av veivedlikeholdet kunne tenkes å få for kommunen?
4. Hvordan er Salangen kommunes ressursbruk på det kommunale veinettet sammenliknet med sammenliknbare kommuner? Hva er sannsynlige årsaker til eventuelle forskjeller mellom Salangen kommune og sammenliknbare kommuner?

2.2 Metode og datamateriale

Våre fremstillinger og analyser i denne rapporten er basert på metodene dokumentanalyse og intervju.

Vi gjennomførte den 29. november 2024 oppstartsmøte med kommuneadministrasjonen v/ kommunedirektør Hege W. Fagertun, kommunalsjef Johnny Sagerup og teknisk sjef Reidar Berg. Revisor har også hatt dialog med kommunens økonomisjef; Heidi Aasen, for enkelte avklaringer rundt talldata fra kommuneregnskapet.

Vi har i tillegg, i slutten av januar i år, vært i dialog med selskapet *Finnut AS*, som tilbyr tjenester relatert til offentlige anskaffelser, herunder anbud, kontraktsforvaltning og e-handel. Selskapet har omfattende erfaring med å gjennomføre anbudskonkurranser for, blant annet, brøyting på vegne av kommuner i Nord-Norge. Fra daglig leder Bjørnar Pedersen og seniorrådgiver Ronald M. Pedersen har vi fått informasjon relatert til prisutviklingen på vintervedlikehold i Nord-Norge. Denne gjengir vi i kapittel 3 nedenfor.

Den 22. april i år hadde revisor et nytt møte, med kommunalsjef Sagerup, teknisk sjef Berg og økonomisjef Aasen. I forkant av møtet hadde de tre – samt kommunedirektøren – fått tilsendt et utkast av revisors rapport for gjennomlesning. Rapporten ble i etterkant av møtet videreutviklet noe – på bakgrunn av innspill fra og dialog med kommuneadministrasjonen v/ de forannevnte.

Når det gjelder kommunens *ressursbruk på det kommunale veinettet*, jf. problemstilling 1 over, er våre fremstillinger i stor grad basert på tallmateriale fra kommuneregnskapene i den aktuelle perioden. Kommuneregnskapet er etter vårt syn den mest relevante kilden med henblikk på å analysere kommunens ressursbruk på området. Vi er ikke kjent med noen forhold som skulle

² Revisor meddelte kontrollutvalget i notat datert 19. februar i år at det ble ansett hensiktsmessig å innlemme de ureviderte KOSTRA-tallene for 2024 – som ble publisert den 15. mars – i denne rapporten. Kontrollutvalget tok notatet til orientering, jf. vedtak i sak 4/2025.

tilsi feilføringer eller andre faktorer som svekker påliteligheten i tallmaterialet fra kommuneregnskapet med henblikk på analyser av Salangen kommunes ressursbruk på det kommunale veinettet. Kommunens økonomisjef har bistått med systematisering av tallmateriale fra kommuneregnskapet og gitt utfyllende opplysninger pr. e-post og telefon.

Hva angår problemstilling 4; om *Salangen kommunes ressursbruk på dette området sammenliknet med den i sammenliknbare kommuner*, er det flere forhold som gjør sammenlikninger av kommunal ressursbruk på veinettet utfordrende.

For det første vil organisatoriske og lokale forhold variere fra kommune til kommune og fra år til år, herunder blant annet personal- og økonomirelaterte forhold som organisering, arbeidsmiljø, fravær og politiske prioriteringer i form av budsjettforutsetninger. For det andre vil åpenbart ytre faktorer som klima, uforutsette hendelser og andre slitasjedrivende forhold påvirke hvor stor ressursbruk som er nødvendig med hensyn til veivedlikeholdet. Et tredje moment er variasjoner i egenskaper ved det kommunale veinettet og bruken av dette fra kommune til kommune, herunder blant annet veinettets samlede omfang (i kilometer), veidekkets tilstand, trafikkvolumet og variasjoner med hensyn til terrenget veinettet er lokalisert i. Et fjerde forhold er kvaliteten på veivedlikeholdet. Det må antas at det vil være variasjoner fra kommune til kommune med henblikk på for eksempel hvor ofte «den gjennomsnittlige kilometer av den kommunale veien» må brøytes, hvilket utstyr som benyttes ved slik brøyting, hvor ofte det gjennomføres sommervedlikehold og hvilket omfang dette har.

Forannevnte typer av påvirkningsvariabler svekker mulighetene for helt presise konklusjoner med henblikk på eventuelle produktivitetsforskjeller kommuner imellom hva angår veivedlikehold. Slike påvirkningsvariabler gjør det også vanskelig å identifisere klare forskjeller i kostnadsnivå mellom for eksempel egenproduksjon og anbudsutsettelse når det gjelder veivedlikehold. En sammenliknende analyse av ulike kommuners veivedlikehold kan likevel gi *indikasjoner* med hensyn til hvilke eventuelle forskjeller som skyldes forhold som ikke lar seg styre, og hvilke forskjeller som kan knyttes til bevisste valg hva angår organiseringsform, personalrelaterte forhold, tjenestestandard (kvalitet), eller utstyr.

Relevansen av en sammenliknende analyse av kommuners ressursbruk på veivedlikehold avhenger videre av at kommunene som omfattes av sammenlikningen, med rimelighet kan sies å være *sammenliknbare*. Forhold som dermed er relevante å vurdere, er om kommunene som sammenliknes har liknende kjennetegn med hensyn til for eksempel:

- Klimatiske forhold (lengde på vintersesong, forekomst av nedbør pr. år, etc.)
- Geografiske forhold (kommunens samlede areal, lengde på veinettet, terreng)
- Sosiogeografiske forhold (bosetningsmønster, befolkningsstørrelse, trafikkvolum på veiene, gjennomfartstrafikk etc.)

Enkelt sagt er det naturligvis slik at enkelte kommuner er langt mer krevende å drive veivedlikehold i enn andre, og *ingen* kommuner er *helt* like. Revisor har likevel, med hensyn til å kunne gjøre meningsfulle «grovsammenlikninger» av Salangen kommunes ressursbruk på veivedlikehold med andre kommuner, tatt utgangspunkt i følgende kriterier for utvalg av en gruppe referansekommuner:

- 1) KOSTRA-gruppene – tilhørighet i KOSTRA-gruppe 6³
- 2) Geografisk beliggenhet i Nord-Norge
- 3) Befolkningsstørrelse
- 4) Bosetningsmønster
- 5) Landareal
- 6) Lengde på det kommunale veinettet

På bakgrunn av en seleksjon etter ovenstående utvalgskriterier har revisor valgt ut følgende kommuner for sammenlikning med Salangen kommune:

- *Bø kommune (Nordland)*
- *Kvæfjord kommune (Troms)*
- *Lyngen kommune (Troms)*
- *Skjervøy kommune (Troms)*
- *Storfjord kommune (Troms)*

Revisor bruker i de følgende fremstillingene betegnelsen «*Kommunegruppe Nord-Norge*» (KNN) om disse fem kommunene. Videre er den sammenliknende analysen av Salangen kommune og referansegruppa KNN sin ressursbruk på området basert på tallmateriale fra Statistikkbanken og KOSTRA. Både Statistikkbanken og KOSTRA er databaser som er utviklet og som administreres av *Statistisk Sentralbyrå*. Norske kommuner og fylkeskommuner rapporterer til Statistisk Sentralbyrå i henhold til en funksjonskontoplan som er nærmere omtalt i veiledere som med jevne mellomrom utgis av (nåværende) *Kommunal- og distriktsdepartementet*. KOSTRA-funksjoner er tilknyttet bestemte tjeneste- eller oppgaveområder i kommunene og fylkeskommunene. I denne kartleggingen er *funksjon 332 Kommunale veier* den aktuelle funksjonen. På funksjon 332 skal, ifølge Kommunal- og distriktsdepartementet, følgende utgifter og inntekter føres:

«Utgifter og inntekter knyttet til drift, vedlikehold, påkostning og anlegging av kommunale veilenker, gang- og sykkelstier, vei- og gateløys, samt andre tiltak/konstruksjoner for kjørende og tiltak/konstruksjoner for å ivareta miljø og trygghet for myke trafikanter. Herunder planlegging, prosjektering, forvaltning og administrasjon.»

Det følger videre av veilederen at tiltak som vedrører riksveier, fylkesveier og private veier, skal plasseres under *funksjon 285 Tjenester utenfor ordinært kommunalt ansvarsområde*.

I våre fremstillinger nedenfor bruker vi flere opplysninger fra KOSTRA og Statistisk Sentralbyrå – med hensikt å analysere Salangen kommunes og KNN sin ressursbruk på vei. Flere av variablene/indikatorne vi fremstiller, er basert på kommunens innrapportering av utgifter og inntekter på *funksjon 332 Kommunale veier*. Enkelte feil kan forekomme i tallmaterialet både i Statistikkbanken og KOSTRA, men erfaringsmessig gir disse databasene i all hovedsak pålitelig informasjon.

Det ligger likevel noen begrensninger i bruken av opplysninger og tallmateriale fra KOSTRA med hensyn til en sammenlikning som dette. Salangen kommune – og presumptivt også referansekommunene i KNN - rapporterer ikke utelukkende utgifter og inntekter relatert veidrift og veivedlikehold på den aktuelle KOSTRA-funksjonen. Det er også andre typer utgifter, for

³ Statistisk Sentralbyrå har utarbeidet en kommunegruppering på bakgrunn av kommunenes folke­mengde og økonomiske rammebetingelser. Salangen kommune inngår i KOSTRA-gruppe 6; kommuner med 2 000 til 9 999 innbyggere. Kommunene i KG6 har høye bundne kostnader og høye korrigerte inntekter.

eksempel relatert til vei- og gatelys, sentrumsutvikling og andre vedlikeholdsoppgaver, som er innrapportert på *funksjon 332* fra Salangen kommune – og sannsynligvis også fra referansekommunene i KNN. Kommunenes innrapportering på funksjon 332 (og øvrige funksjoner) er nødvendigvis skjønnsbasert i noen utstrekning, og det kan ikke forutsettes at tallene – kommuner imellom – er 100 % sammenliknbare. Vi anser likevel at våre fremstillinger i denne rapporten gir relevante *indikasjoner* på forholdet mellom Salangen kommunes og referansekommunene i KNN sin ressursbruk på det kommunale veinettet. Se ellers kapittel 3.4.2 nedenfor.

Når det gjelder problemstilling nr. 2 og 3 om henholdsvis vedlikeholdsetterslep og personalmessige konsekvenser ved anbudsutlysning av veivedlikeholdet, er våre fremstillinger i denne rapporten basert på gjennomgang av kommunens årsmeldinger og samtaler med teknisk sjef, kommunedirektør, økonomisjef og kommunalsjef.

3 KOMMUNENS RESSURSBRUK PÅ KOMMUNAL VEI

Problemstilling 1. *Hvordan har Salangen kommunes ressursbruk på det kommunale veinettet utviklet seg fra og med 2014 til og med 2024?*

a. Hvordan har Salangen kommunes ressursbruk til sommer- og vintervedlikehold av det kommunale veinettet utviklet seg i ovennevnte tiårsperiode?

Problemstilling 4. *Hvordan er Salangen kommunes ressursbruk på det kommunale veinettet sammenliknet med sammenliknbare kommuner? Hva er sannsynlige årsaker til eventuelle forskjeller mellom Salangen kommune og sammenliknbare kommuner?*

3.0 Innledning

Kommuneadministrasjonen opplyser at *sommervedlikehold* av det kommunale veinettet omfatter følgende aktiviteter:

- Grusing (som utføres av kommunen)
- Høvling (som utføres av kommunen)
- Kantslått (som utføres av kommunen)
- Rensing av stikkrenner (som utføres av kommunen)
- Fjerning av krattskog (som utføres av kommunen)
- Asfaltering (som kjøpes av tilbydere i markedet)

Vintervedlikehold omfatter ifølge kommuneadministrasjonen følgende:

- Oppsett av brøytestikker
- Brøyting
- Strøing
- Høvling
- Bortkjøring av snø

To brøyteroder er pr. 2025 anbudsutsatt. Kommuneadministrasjonen anslår at i dag gjennomføres 70 % av vedlikeholdet av kommunale veinettet av kommunen selv, mens de resterende 30 % er «satt bort» til private tjenesteytere. Det å overta også de siste 30 % ville medføre merkostnader som det ikke er vurdert hensiktsmessig å pådra seg, viser kommunalsjefen til. De som brøyter de to anbudsutsatte rodene, gjør dette «i farta på vei forbi» til andre oppdrag.

Kommuneadministrasjonen opplyser at frem til og med 2017 var alt av veivedlikehold i kommunen konkurranseutsatt. Det året måtte det gjennomføres en ny anbudsprosess. Kommunen erfarte at markedsprisene for veivedlikeholdet hadde steget vesentlig. Dermed ble det aktuelt å vurdere om kommunen – med egen arbeidskraft og kapital – skulle utføre (deler av) sommer- og vintervedlikeholdet selv.

Spørsmålet om kommunal veidrift i egenregi er utpreget politisk, viser kommuneadministrasjonen til. Det dreier seg i prinsippet om et spørsmål om offentlig eller privat tjenesteproduksjon, altså hva en kommune skal produsere av tjenester selv – og hvilke tjenester kommunen bør kjøpe på markedsmessige vilkår.

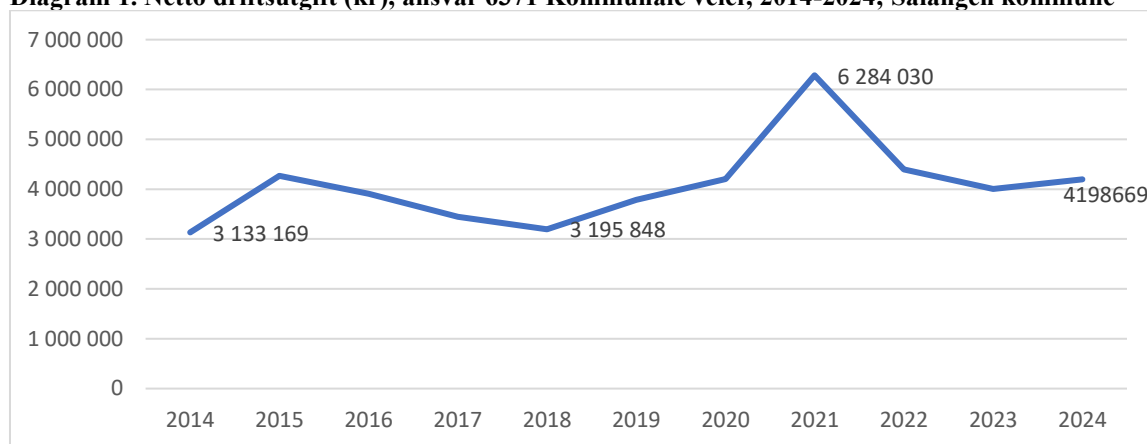
Administrasjonen viser videre til at det kommunale veinettet i Salangen er preget av lange veistreknings med spredt/lite bosetning langs de kommunale veiene. I noen kommuner ville dette ikke ha vært kommunale, men private, veier, sier kommunedirektøren.

3.1 Driftsutgifter og driftsinntekter på veivedlikehold f.o.m. 2014 t.o.m. 2024

Salangen kommunes ressursbruk på veivedlikehold (sommer og vinter) føres i kommunens regnskap på enheten «*Teknisk enhet*», herunder ansvar 6371 *Kommunale veier*.⁴ Revisor har fra kommunens økonomisjef mottatt en oversikt over utgifter og inntekter ført i kommunens driftsregnskap på dette ansvaret. De totale driftsutgiftene på dette ansvaret utgjorde i 2024 en andel på 1,6 % av Salangen kommunes totale driftsutgifter.

I diagram 1 nedenfor viser vi netto driftsutgift på forannevnte ansvar for perioden 2014-2024. Tallene i diagrammet er oppgitt i løpende priser.

Diagram 1. Netto driftsutgift (kr), ansvar 6371 Kommunale veier, 2014-2024; Salangen kommune



Kilde: Salangen kommune (kommuneregnskapet)

Det fremgår av diagram 1 over at netto⁵ driftsutgift på ansvar 6371 *Kommunale veier* økte fra drøyt 3,1 millioner kroner i 2014 til ca. 4,2 millioner kroner i 2024. Justert for generell lønns- og prisvekst (inflasjon)⁶ utgjør endringen fra 2014 til 2024 ingen reell økning, men derimot en marginal reduksjon.⁷ Slik revisor forstår opplysninger som er gitt av kommunens økonomisjef, er langt over halvparten av driftsutgiftene på ansvar 6371 *Kommunale veier* tilknyttet *vintervedlikeholdet* av veinettet – med unntak av driftsåret 2021.⁸

Kommunens årsmeldinger/-beretninger ligger tilgjengelig på kommunens nettsider fra og med året 2018 til og med året 2023. I Salangen kommunes årsmeldinger for 2018 og 2019 er ikke det kommunale veinettet eller veivedlikeholdet omtalt spesifikt. I årsmeldingen for 2020 vises det til at «*November og desember måned hadde svært lite snøfall og behov for strøing av*

⁴ Enkelte av utgiftene som er ført på dette ansvaret vedrører andre KOSTRA-funksjoner enn *funksjon 332 Kommunale veier*, men revisor legger likevel til grunn at disse utgiftene vedrører drift og/eller vedlikehold av det kommunale veinettet.

⁵ Driftsinntektene som er ført på ansvar 6371 *Kommunal vei* består langt på vei av momskompensasjon, men også av refusjoner og/eller tilskudd fra fylkeskommunen og fra private. Driftsinntektene har i perioden 2014-2023 variert. I 2022 (høyest) utgjorde de om lag 1,52 millioner kroner, mens de året etter var på drøye 700 000 kr (lavest).

⁶ Revisor har benyttet Statistisk Sentralbyrås priskalkulator i analysen.

⁷ Kr 3 133 168,70 i 2014 tilsvarte i 2024 kr 4 276 744,32.

⁸ Det året utgjorde utgifter til somervedlikehold nærmere halvparten av de totale driftsutgiftene som er ført på dette ansvaret i kommunens driftsregnskap.

kommunale veier som reduserer kommunens utgifter til vedlikehold». Det vises videre til at «Asfaltering av Karavika boligfelt samt noen mindre områder er gjennomført», og at kommunen har kommet i gang med ombygging av gatelys til målt forbruk. I tillegg opplyses det at «Leasingavtale for to år gammel brukt traktor til snøbrøyting ble inngått senhøst 2020 da kommunen måtte overta ansvaret for brøyting av de kommunale rodene på Seljeskogen. Årsaken var at prisstigningen på anbud fra private entreprenører var så høy at det ikke ble vurdert økonomisk forsvarlig å inngå ny avtale om utsetting av tjenesten.»

Det mest bemerkelsesverdige ved utviklingen som fremgår av diagram 1 over, er at netto driftsutgift økte fra om lag 2,67 millioner kroner i 2018 til nærmere 6,3 millioner kroner i 2021. I årsmeldingen for 2021 vises det til at *«Vår løsningen 2021 medførte store skader på blant annet Høgda-veien, men også andre kommunale grusveier. Utbedring av disse skadene medførte ekstrakostnader for kommunen.»* Videre beskrives 2021 i årsmeldingen som et *«svært intensivt driftsår»* som var preget av naturgitte utfordringer og høyt aktivitetsnivå innenfor drift, vedlikehold, prosjekt og bygg. Når det gjelder veidrift/-vedlikehold opplyses det i årsmeldingen at:

- Asfaltering på Elvenes og i Sjøvegan sentrum av om lag to kilometer vei ble gjennomført sommeren 2021⁹
- Ombygging til gatelys med målt forbruk ble videreført – men ikke ferdigstilt – i 2021
- Ny grusvei ble opparbeidet ved siden av flystripa på Elvenes

I samtale med revisor opplyser kommuneadministrasjonen – korresponderende – at det i 2021 var en storstilt satsing på asfaltering i kommunen. Kommunestyret bevilget ekstra midler til asfaltering, og denne ble gjennomført etter anbudsutlysning. I tillegg ble det leaset en ny maskin til teknisk etat dette året. For å bøte på skadene som følge av vår løsningen måtte kommunen bestille inn fire båtlass med grus.

I årsberetningen for 2022 vises det til at et prioritert mål for det året hadde vært å *«fortsette styrkingen av kommunalt veivedlikehold med reasfaltering av prioriterte deler og samtidig reduksjon av totalt kommunalt veiareal.»* Videre vises det i årsberetningen til følgende: *«Reasfaltering ble ikke gjennomført i 2022 slik som opprinnelig planlagt. Årsaken er en kombinasjon av svært høye priser grunnet krigen i Ukraina og stort arbeidspress knyttet til oppbygging av bosettingstjenesten, rehabilitering av mottak før overføring Hero AS.»*

Av årsberetningen fremgår det videre at teknisk avdeling i løpet av året fortsatte arbeidet med ombygging av gatelys til målt forbruk, og bygging av ny vei på Elvenes ble fullført.

I kommunens årsberetning for 2023 fremkommer det at én av kommunens målsetninger for året var å *«reduere totalt kommunalt veiareal og privatisere eller kommunalisere veier i tråd med vedtatt policy»*. Det vises videre til at det dette året ble lyst ut midler som private kunne søke på for vintervedlikehold av privat vei. Videre fremgår det av årsberetningen at teknisk avdeling fortsatte arbeidet med ombygging av gatelys. Utover dette står det ikke noe mer spesifikt i årsberetningen om drift eller vedlikehold av det kommunale veinettet.

I kommunens årsberetning for 2024 vises det innledningsvis til at teknisk enhet hadde et merforbruk på 1 million kroner, og at dette *«hovedsakelig»* var *«innenfor vei- og*

⁹ Det er ifølge økonomisjef snakk om «re-asfaltering». Utgiftene til denne skal føres - og er ført - i driftsregnskapet. Teknisk sjef opplyser at det ble asfaltert for om lag 1,6 millioner kroner.

vedlikeholdsavdelingen». Det fremgår videre av årsberetningen at ved teknisk enhet var året preget av høyt aktivitetsnivå innenfor drift og vedlikehold – og en stor prosjektportefølje. Av relevans for det kommunale veinettet vises det til følgende aktivitet i årsberetningen: Videreføring av ombygging av gatelys til målt forbruk og utredning av ny adkomstvei til Karavika boligfelt.

Oppsummert fremstår netto driftsutgift på ansvar *6371 kommunal vei* som nokså «jevn» i perioden 2014-2024 – med utgangspunkt i et langsiktig perspektiv. Året 2021 er et unntak. Dette året medførte naturgitte utfordringer og politisk initierte «ekstratiltak» økte utgifter på området.

Prisutvikling på (vinter)vedlikehold

Som vist over, viser kommuneadministrasjonen til vesentlige økninger i markedsprisene for vintervedlikehold (brøyting). Revisor har etter oppfordring fra kommunedirektøren tatt kontakt med selskapet Finnut AS - og i møte med daglig leder og seniorrådgiver i selskapet stilt spørsmål om hvordan de to opplever utviklingen i markedsprisene på brøyting de siste årene. Seniorrådgiveren har omfattende erfaring med å gjennomføre anbudskonkurranser for brøyting i nordnorske kommuner. Både han og daglig leder viser til at prisveksten har vært særlig høy de siste to-tre årene. Det er flere forhold som har bidratt til dette, legger seniorrådgiveren til. Prisene på maskinentreprenørtjenester har generelt økt mye de siste par årene. Og i små kommuner der det ofte ikke er mange aktører som tilbyr brøytetjenester, blir prisene gjerne ekstra høye, erfarer han. Videre viser han til at i perioden 2010-2020 var det nok i større grad slik at prisene på brøytetjenester fulgte konsumprisindeksen, mens de etter 2020 har steget hurtigere enn hva konsumprisindeksen skulle tilsi.¹⁰ Daglig leder viser til at i 2024 så selskapet eksempler på at gjennomførte anbudskonkurranser endte i så høye pristilbud at den aktuelle kommunen besluttet å starte delvis egenproduksjon av vintervedlikehold.

Fra kommuneadministrasjonen har revisor blitt forelagt pristilbudene for vintervedlikehold i periodene 2017/2018, 2018-2020, 2020-2022, og 2022-2024 som innkom til kommunen i forbindelse med anbudsutlysning av vintervedlikehold. Det gjelder to av rodene at oversikten viser mottatte pristilbud for alle de ovennevnte periodene. Pristilbudene omfatter, som vist over, perioder av ulik lengde, men tre av dem omfatter perioder av lik lengde. Når en tar utgangspunkt i pristilbudene som innkom for de to rodene¹¹ henholdsvis for periodene 2018-2020 og 2022-2024, indikerer tallene en stigning i lokal markedspris på 57 % for de to rodene samlet.¹² Det gjelder ytterligere én av rodene at det foreligger pristilbud angjeldende henholdsvis perioden 2020-2022 og 2022-2024. Prisstigningen fra det første til det siste av disse tilbudene er 231 %.

Statistisk Sentralbyrå (SSB) beregner egne kostnadsindekser for drift og vedlikehold av veier, vinterdrift av veier, og så videre. Indeksene er satt sammen av såkalte «representantvarer» med ulike vektninger pr. anleggstype. Hver representantvare tilhører en innsatsfaktorgruppe, og innsatsfaktorgruppene som pr. i dag brukes til sammensetning av indeksene, er:

- Arbeidskraft
- Transport inkl. fører
- Maskiner ekskl. fører

¹⁰ Diagram 2 nedenfor styrker langt på vei et slikt inntrykk.

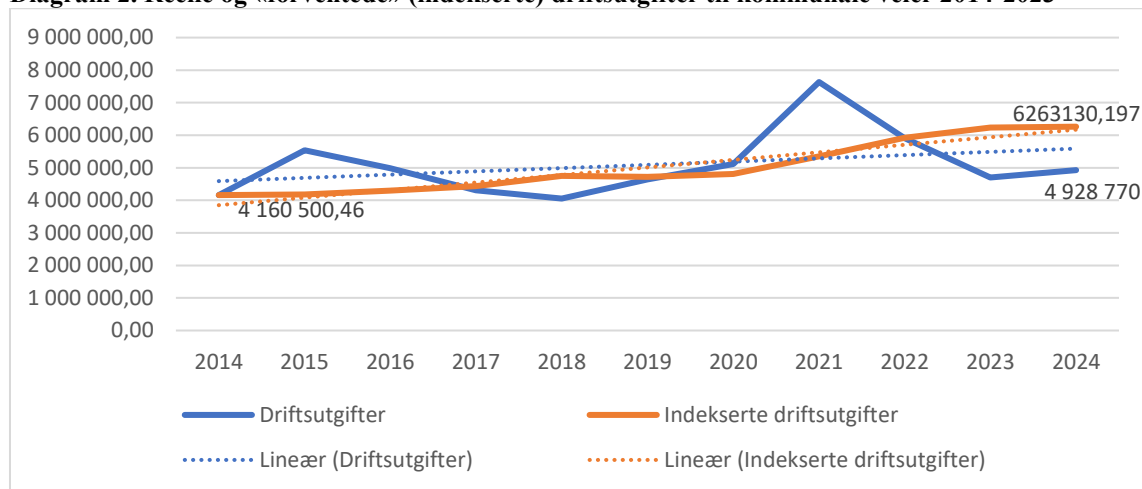
¹¹ Dette er de to rodene som fra 2018 har fortsatt å være anbudsutsatt.

¹² For den ene av rodene for den relative forskjellen tilbudene imellom på 61 %, og for den andre var prisstigningen relativt sett 52 %..

- Materialer
- Andre kostnader (eksempelvis strøm, PC, deponiavgift)

Diagram 2 nedenfor er basert på en utregning der revisor har tatt utgangspunkt i Salangen kommunes *driftsutgifter* ført på ansvar 6371 *Kommunale veier* som serie nr. 1 (i blått). Videre er det lagt til en serie nr. 2 som viser «forventede» driftsutgifter basert på kostnadsindeks for drift og vedlikehold av veier – ved økning (eller reduksjon) av driftsutgiftene tilsvarende utviklingen i indeksen år for år. I diagrammet er driftsutgiftene for året 2014 satt som utgangspunkt.

Diagram 2. Reelle og «forventede» (indekserte) driftsutgifter til kommunale veier 2014-2023



Kilde: Salangen kommune (kommuneregnskapet) og Statistisk sentralbyrå

Diagrammet viser en økning i totale *driftsutgifter* fra ca. 4,16 millioner kroner i 2014 til ca. 4,7 millioner kroner kr. i 2023. Justert for generell pris- og lønnsvekst innebærer denne utviklingen ingen økning, men derimot en reduksjon på nærmere 15 %. I 2021 nådde driftsutgiftene en «topp» med drøyt 7,63 millioner kroner. Hovedårsaken er at det i 2021 er regnskapsført langt høyere utgifter av typen vedlikehold, byggetjenester og nybygg på ansvar 6371 enn i de øvrige årene som omfattes av våre analyser her. Revisor oppfatter at dette skyldes de ovennevnte årsakene (re-asfaltering samt reparasjonsarbeid på flomskadde veistrekninger).

Kommunens driftsutgifter på ansvar 6371 *Kommunale veier* var i både 2015 og 2016 høyere enn hva Statistisk Sentralbyrås indeks skulle tilsi. I 2017 var kommunens driftsutgifter marginalt lavere¹³ enn «indeksert forventning», mens de i 2018 var klart lavere hva indeksen skulle tilsi. I 2019 var kommunens driftsutgifter også marginalt lavere enn indeksen skulle tilsi, mens de i 2020 og (i særdeleshet) 2021 var høyere enn hva indeksen tilsa. I 2022, 2023 og 2024 hadde kommunen lavere netto driftsutgift til kommunale veier enn hva indeksen¹⁴ ga grunn til å forvente.

Sammenlikningene mellom netto driftsutgift og utviklingen i Statistisk Sentralbyrås indeks for vedlikehold og drift av kommunale veier, er naturligvis langt på vei en «teoretisk øvelse».

¹³ Ca. 3 %

¹⁴ Som diagram 2 synliggjør, steg indeksen betydelig fra 2020 til 2023. Årsaker som bidro til økning i denne perioden var blant annet prisøkninger i materialer som stål, bitumen og diesel. Utviklingen i indeksen korresponderer med den tendensen som beskrives fra representantene for selskapet Finn AS.

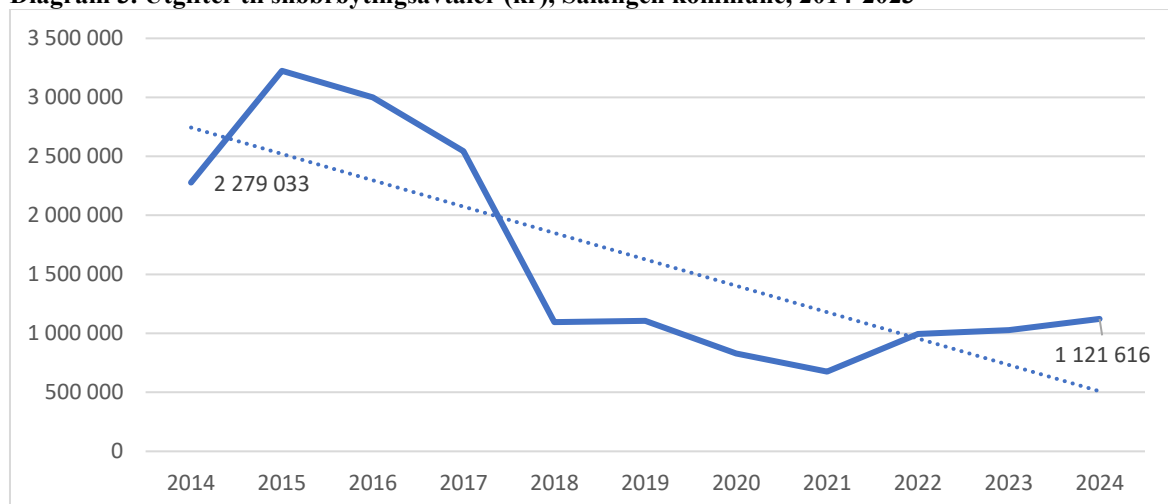
Indeksen må betraktes som en «teoretisk størrelse»¹⁵, mens enkeltkommuner fra år til år preges av naturlige og i noen grad tilfeldige svingninger som påvirker kostnadsnivået; for eksempel variasjoner i gjennomsnittstemperatur og nedbørsmengde fra det ene året til det neste.¹⁶ Likevel er det, etter revisors syn, relevant å gjøre slik sammenlikninger over tid, fordi det tross alt er en del forhold som fremstår rimelig stabile i Salangen kommunes tilfelle. Kommunen har ikke vært gjenstand for sammenslåing i perioden disse analysene gjelder, og geografien, veinettets lengde, trafikkvolumet og bosetningsmønsteret må antas å være nokså uforandret over den perioden sammenlikningene gjelder. De stiplede linjene i diagram 2 er en «trendlinje» som viser den *generelle* retningen eller mønsteret i henholdsvis *kommunens driftsutgifter* og *indeksen* over tidsperioden diagrammet tar for seg.

Trendlinjene illustrerer samlet at i løpet av tiårsperioden har kommunens driftsutgifter på *ansvar 6371 Kommunale veier* nærmet seg – og etter hvert blitt lavere – enn hva indeksen har gitt grunn til å forvente. Trendlinjen som representerer Statistisk Sentralbyrås indeks for vedlikehold av veier, stiger *sterkere* enn trendlinjen for Salangen kommunes driftsutgifter i perioden 2014-2023.

Umiddelbart kan trendlinjene gi grunn til å anta at overgangen til delvis egenproduksjon av vinter- og sommervedlikehold har virket – og *kanskje* kan fortsette å virke - besparende for Salangen kommune. Tidsseriene som diagrammet omfatter, er imidlertid ikke lange nok til at dette med sikkerhet kan slås fast, og svingningene i kommunens driftsutgifter gjennom tiårsperioden kan også skyldes andre forhold (variabler). Markedspriser er, på sin side, også «bevegelige størrelser» som påvirkes av flere ulike faktorer. Det *kan* være relevant for kommunen å gjøre sammenlikninger opp mot indeksen for drift og vedlikehold av vei – over lengre tid.

Revisors undersøkelse av kommunens regnskapsførte utgifter og inntekter på *ansvar 6371 Kommunale veier* viser blant annet følgende utvikling i utgifter til *snøbrøytingsavtaler* i den aktuelle tiårsperioden.

Diagram 3. Utgifter til snøbrøytingsavtaler (kr), Salangen kommune, 2014-2023



Kilde: Salangen kommune (kommuneregnskapet)

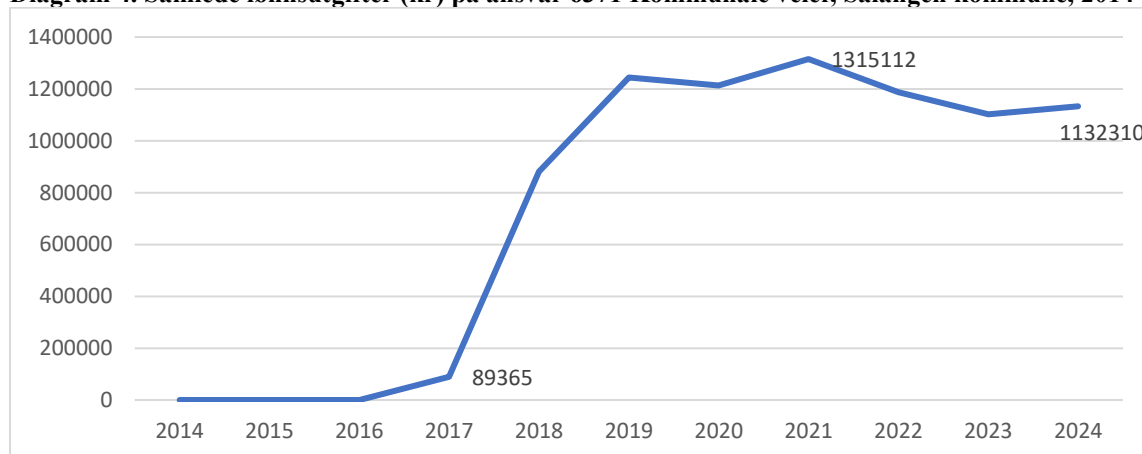
¹⁵ En *indeks* er variabel som lages ved å kombinere informasjon fra et sett av flere variabler eller indikatorer. Indekser omtales derfor gjerne som «sammensatte mål/målestokker».

¹⁶ I den grad Statistisk Sentralbyrås indeks fanger opp slike variasjoner, skjer dette på aggregert nivå.

Diagram 3 på forrige side viser en tydelig reduksjon i kommunens utgifter til snøbrøytingsavtaler gjennom tiårsperioden, og da særlig fra og med 2018. Revisor oppfatter av forannevnte saksutredning (kommunestyresak 34/22) at Salangen kommune i perioden 2017-2020 gikk fra å ha samtlige fem vintervedlikeholdsroder ute på anbud til å drifte vintervedlikeholdet på tre av disse fem rodene selv. Videre viser diagrammet en tydelig økning i kommunens utgifter til snøbrøytingsavtaler fra 2021 til 2024. Dette harmonerer med den mer overordnede tendensen som beskrives av representantene for selskapet *Finnut AS* samt utviklingen i Statistisk sentralbyrås indekser.

Samtidig fremgår det av regnskapene at det fra og med 2018 ble ført utgifter av typen «lønn i faste stillinger» på ansvar 6371 *Kommunale veier*. Disse har økt fra kr 496 630 i 2018 til kr 695 235 i 2024.¹⁷ Det er også ført lønnsutgifter av typen «overtid» og «ekstrahjelp» på forannevnte regnskapsansvar fra og med 2017 til og med 2024. Summene har variert mellom 85 000 og 445 000 kr. Fra og med 2018 er det også ført utgifter til arbeidsgiveravgift og pensjon på forannevnte ansvar. De totale lønnsutgiftene på ansvar 6371 *Kommunale veier* er fremstilt i diagram 4 nedenfor. Diagrammet viser at fra da denne typen utgifter begynte å påløpe i 2017, har de økt til i overkant av 1,1 millioner kroner i 2024. I 2021 var de totale lønnsutgiftene på litt over 1,3 millioner kroner. Slik revisor oppfatter økonomisjefens forklaring av tallmaterialet fra kommuneregnskapet, er det meste av lønnsutgiftene knyttet til vintervedlikehold – men noe av lønnsutgiftene har også med sommervedlikehold av veiene å gjøre.

Diagram 4. Samlede lønnsutgifter (kr) på ansvar 6371 Kommunale veier, Salangen kommune, 2014-2023

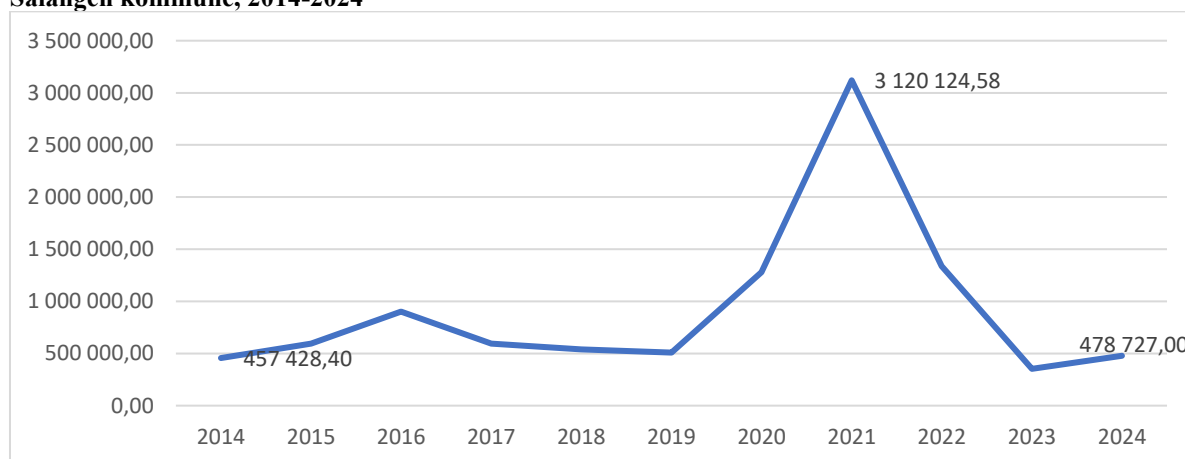


Kilde: Salangen kommune (kommuneregnskapet)

På ansvar 6371 er det også i samtlige av årene denne kartleggingen gjelder, ført relativt store utgifter av typen «vedlikehold, byggetjenester og nybygg». I diagram 5 på neste side fremgår utviklingen på denne utgiftsposten i perioden 2014-2023.

Diagram 5 synliggjør betydelige svingninger i vedlikeholds- og byggrelaterte utgifter ført på ansvar 6371 fra og med 2014 til og med 2024, og «toppen» i 2021 skyldes ekstraordinære tiltak i forbindelse med re-asfaltering av to kilometer vei og utbedring av flomskadde grusveier.

¹⁷ Justert for inflasjon økte utgiftene av typen *fast lønn* med 13,6 % i løpet av denne perioden.

Diagram 5. Utgifter (kr) til vedlikehold, byggetjenester og nybygg, ansvar 6371 Kommunale veier, Salangen kommune, 2014-2024

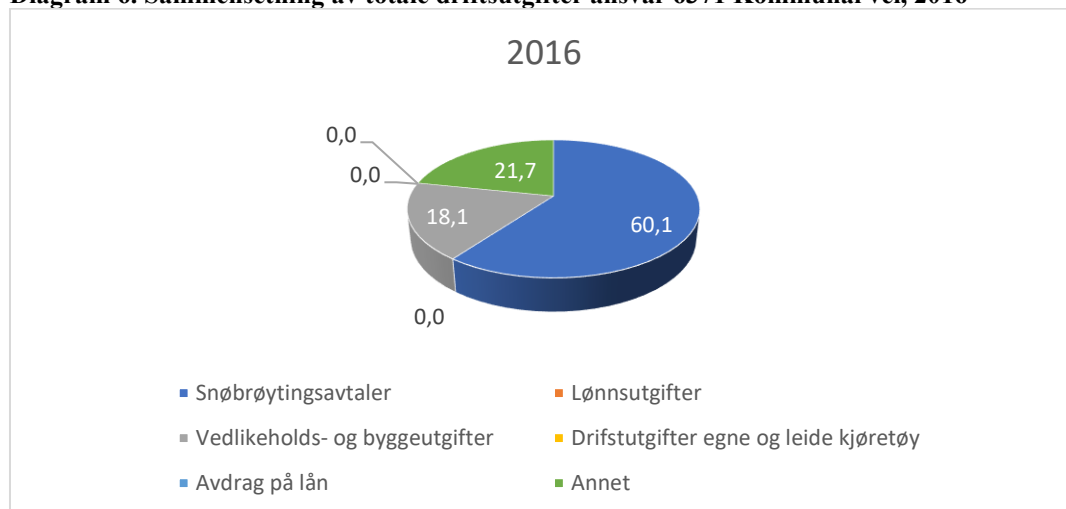
Kilde: Salangen kommune (kommuneregnskapet)

For ansvar 6371 Kommunale veier viser kommuneregnskapene ellers:

- En økning i utgifter til egne og leide transportmidler fra kr 0 i 2014-2016 til 512 415 kr i 2023, før en reduksjon til kr 429 945 i 2024.
- En økning i utgifter til kjøp og finansiell leasing av driftsmidler fra kr 0 i 2014-2016 til kr 203 636 i 2023, før en nedgang til 151 557 i 2024.
- At det er påløpt utgifter i størrelsesorden 48 336 kr – 160 000 kr til kjøp, leie og leasing av transportmidler i årene 2017-2020.
- Økende utgifter av typen avdrag på lån; fra kr 0 i 2014-2017 til kr 528 204 pr. år i perioden 2018-2020, og videre til kr 777 344 pr. år i perioden 2021-2024.

I diagram 6, 7 og 8 nedenfor illustrerer vi sammensetningen av de totale driftsutgiftene på ansvar 6371 Kommunal vei i 2016, 2019 og 2024.

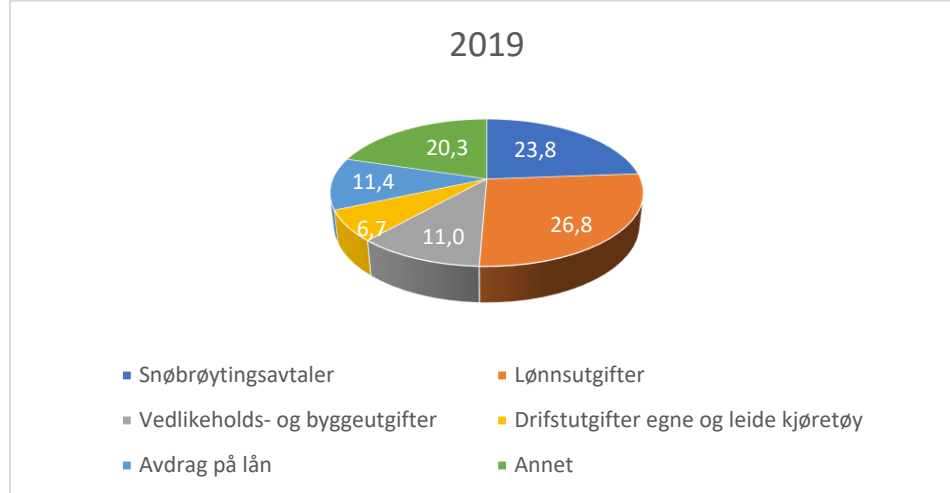
I 2016 utgjorde *snøbrøytingsavtaler* godt over halvparten av driftsutgiftene innen kommunal vei. Kommunen hadde verken lønnsutgifter eller driftsutgifter til kjøretøy på området. Totale (brutto) driftsutgifter på ansvar 6371 Kommunal vei utgjorde om lag 4,99 millioner kroner.

Diagram 6. Sammensetning av totale driftsutgifter ansvar 6371 Kommunal vei, 2016

Kilde: Salangen kommune – kommuneregnskapet 2016

I 2019 ble det regnskapsført totale utgifter på om lag 4,64 millioner kroner til kommunale veier. Snøbrøytingsavtaler utgjorde en snau fjerdedel av disse utgiftene, og lønnsutgifter utgjorde nærmere 27 %. Som vist i diagram 7 nedenfor påløp det nå også kapitalutgifter etter inngåelse av leasingavtaler samt låneopptak ved anskaffelser av maskiner og utstyr.

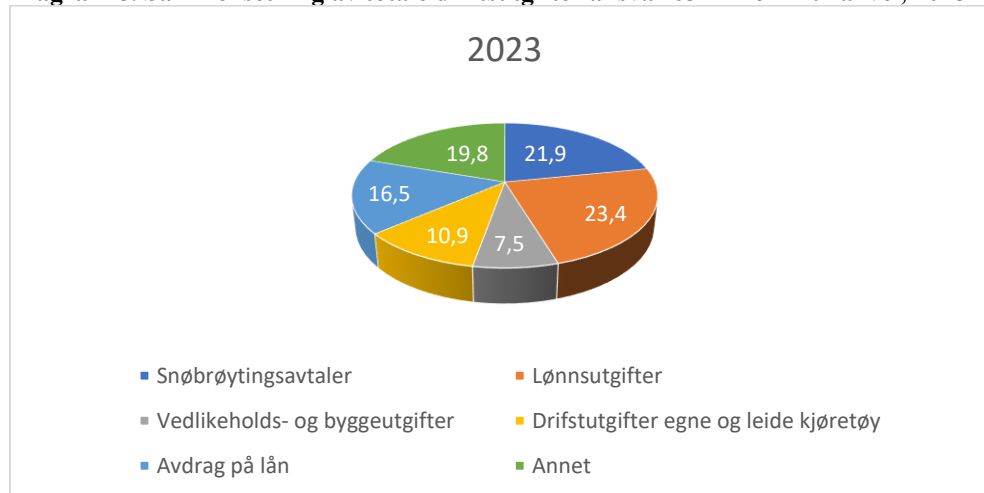
Diagram 7. Sammensetning av totale driftsutgifter ansvar 6371 Kommunal vei, 2019



Kilde: Salangen kommune – kommuneregnskapet 2019

En liknende sammensetning av de totale utgiftene fremgår av regnskapstallene for 2023. Dette året ble det utgiftsført litt over 4,7 millioner kroner på *ansvar 6371 Kommunal vei*. Diagram 8 gjenspeiler riktignok en økning i kapitalutgifter fra 2019 til 2023. Revisor antar at hovedårsaken er at kommunen inngikk leasingavtale for anskaffelse av ny traktor i 2020. I tillegg reflekterer nok utviklingen endrede lånebetingelser i form av renteøkninger.

Diagram 8. Sammensetning av totale driftsutgifter ansvar 6371 Kommunal vei, 2023



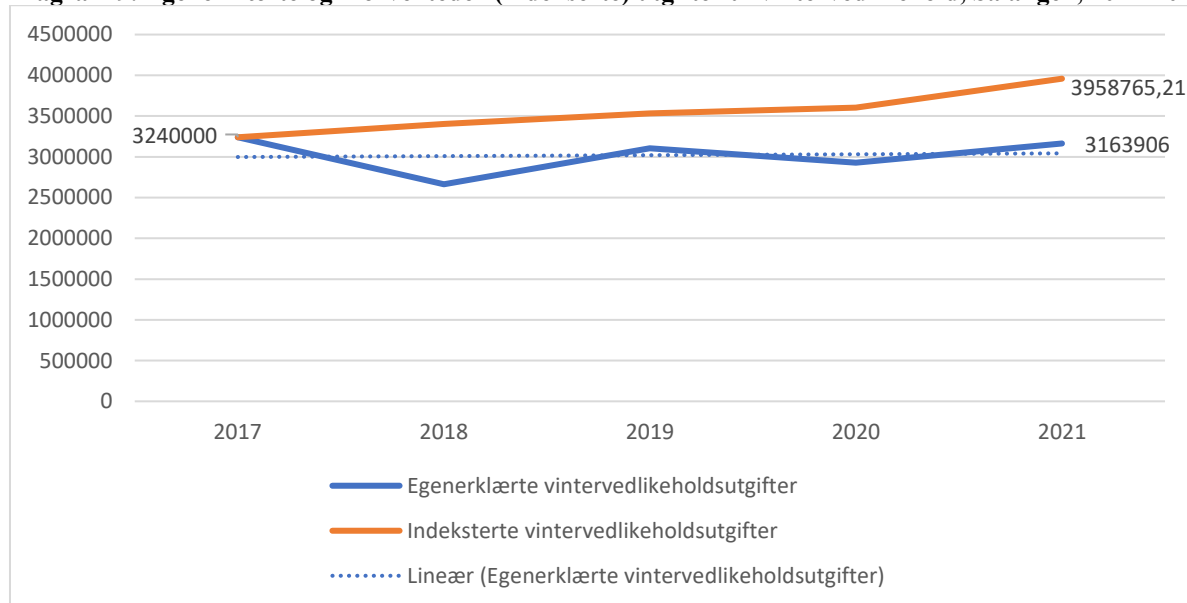
Kilde: Salangen kommune – kommuneregnskapet 2024

I utredningen til kommunestyrets sak 34/22 legger kommuneadministrasjonen til grunn at av de totale utgiftene på ansvar 6371 i 2017, utgjorde *vintervedlikeholdet* kr 3 240 000. Videre vises det i saksutredningen til at *vintervedlikeholdet* utgjorde nærmere 2,7 millioner kroner i 2018, ca. 3,1 millioner kroner i 2019, om lag 2,9 millioner kroner i 2020, og nærmere 3,2 millioner kroner i 2021. Opplysningene indikerer at *vintervedlikeholdet* har utgjort en synkende andel av kommunens totale utgifter til kommunale veier i perioden 2017-2021; med en

reduksjon fra om lag 75 % til ca. 42 %.¹⁸ I diagram 9 nedenfor sammenlikner vi Salangen kommunes «egenerklærte»¹⁹ utgifter til vinter-vedlikehold i årene 2017-2021 med utviklingen i Statistisk Sentralbyrås *indeks for vinterdrift* av veier i samme periode. Grafen for indeksert vekst er satt med utgangspunkt i året 2017.

I saksutredningen til sak 34/22 *Orientering vinterdrift i kommunal regi* legger kommuneadministrasjonen til grunn at overgangen til delvis egenproduksjon av veivedlikeholdet har gitt betydelige besparelser i perioden 2018-2021. Tallene som ligger til grunn for grafen «egenerklærte vintervedlikeholdsutgifter» i diagram 9 nedenfor, er hentet fra denne saksutredningen.²⁰ Diagram 9 viser reduksjon i kommunens vintervedlikeholdsutgifter i perioden 2017-2021 – både i løpende priser og (følgelig også) justert for generell pris- og lønnsvekst.

Diagram 9. Egnerklærte og «forventede» (indekserte) utgifter til vintervedlikehold, Salangen, 2017-2021



Kilder: Saksutredning sak 34/22 *Orientering vinterdrift i kommunal regi* (Salgens kommune) og Statistisk Sentralbyrå

Utviklingen i kommunens vintervedlikeholdsutgifter står følgelig også i kontrast til indeksen – som gir grunn til å forvente økning i vintervedlikeholdsutgiftene over perioden diagrammet omfatter.

Fra saksutredningen av forannevnte sak hitsettes:

Utklipp 1. Fra saksutredningen til sak 34/22 *Orientering vinterdrift i kommunal regi*

- År 2018 - besparelse kr 1.375.714,-
- År 2019 - besparelse kr 1.062.544,-
- År 2020 - besparelse kr 1.315.171,-
- År 2021 - besparelse kr 1.431.859,-

¹⁸ Året 2021 var riktignok preget av ekstraordinært høye utgifter til sommervedlikehold.

¹⁹ Jf. saksutredningen til sak 34/22 *Orientering vinterdrift i kommunal regi*

²⁰ Grafen for forventede (indekserte) vintervedlikeholdsutgifter tar utgangspunkt i saksutredningens oppgitte driftsutgift for 2017.

Revisor registrerer at kommuneadministrasjonen i sine utregninger av innsparingene legger til grunn blant annet følgende faktorer:

- De årlige, men varierende, indekserte økningene for vinterdrift av veier fra året før – og differansen mellom disse og de faktiske driftsutgiftene til vintervedlikehold
- Restverdi av maskiner (forskjell mellom avskrivning og verdi²¹)
- Reduserte innkjøps- og leiekostnader relatert til innsatsfaktorer som veigrus, hjullaster, transporttjenester
- Reduserte kostnader ved egenproduksjon i stedet for innleie av arbeidskraft til høvling og salting av grusveier
- Innsparing ved tining av vannledninger med egen steamkjele

I saksutredningen legger kommuneadministrasjonen videre til grunn at «*ved utførelse av sommervedlikehold i egenregi har kommunen løftet standarden på grusveiene betydelig med tilføring av nytt toppdekke*». Denne formuleringen gjentas flere ganger i saksutredningen, og det vises til betydelig økt tilførsel av veigrus til de kommunale veiene – sammenliknet med før kommunen begynte egenproduksjon av sommervedlikeholdet.

Avslutningsvis i saksutredningen viser kommuneadministrasjonen til at det ikke har vært økt innleie av tjenester ved teknisk vedlikeholdsavdeling etter oppstarten av egenprodusert vintervedlikehold.

I samtale med revisor opplyser teknisk sjef at alt som har med vintervedlikehold å gjøre, er tatt med i tallene som fremgår av saksutredningen. Utregningene er utarbeidet av kommunens økonomisjef og teknisk sjef.

I tallmaterialet revisor har blitt forelagt fra kommuneadministrasjonen i anledning denne kartleggingen, fremkommer det at driftsutgifter²² til *vintervedlikehold* var kr 3 494 735 i 2022 og kr 3 623 409 i 2023. Tar man utgangspunkt i driftsåret 2018 – som var det første året der kommunen hadde regnskapsmessig effekt av delvis egenprodusert vintervedlikehold – blir økningen i driftsutgiftene til vintervedlikehold fra 2018 til 2023 om lag kr 800 000 (**28,4 %**) i løpende priser.²³ Sammenliknet med SSB sin indeks for vintervedlikehold – som må ses som et generelt uttrykk for *markedsprisene* i samme periode – er denne veksten lavere enn forventet. Dersom driftsutgiftene på kr 2 821 821 til vintervedlikehold i 2018 hadde vokst i takt med *SSB sin indeks for vintervedlikehold* i samme periode, ville de ha utgjort om lag 3 814 734 kr i 2023; altså en økning på om lag 1 million kroner (eller **35,2 %**) løpende priser.

I de innkomne pristilbudene til kommunen i forbindelse med anbudsutlysning for hhv. periodene 2018-2020 og 2022-2024 fremkommer en vekst i prisene på *to av de totalt fem* rodene på kr 310 950. I løpende priser utgjør dette en relativ vekst på **57 %**. I en tredje av de fem rodene fremkommer en vekst på kr 349 121 (**231 %**) mellom tilbudet for 2020-2022 og tilbudet for 2022-2024. Pristilbudene for de rodene som fra og med 2018 fortsatt var anbudsutsatt i Salangen kommune, indikerer altså samlet sett en sterk økning i lokale markedspriser i perioden 2018 – 2022, også sett i forhold til Statistisk Sentralbyrås kostnadsindeks for vinterdrift av veier.

²¹ Revisor antar at kommuneadministrasjonen med «verdi» mener *estimert markedsverdi*.

²² Tallene inkluderer verken post eller motpost for momskompensasjon.

²³ Justert for generell lønns og prisvekst, blir økningen på om lag 250 000 kr – altså 9 %.

Det å sammenlikne nåværende situasjon i Salangen kommune med en situasjon der samtlige brøyteroder hadde vært ivaretatt av private tilbydere på markedsmessige vilkår, er naturligvis en utpreget «teoretisk øvelse». Markedspriser er, i tillegg til kommunens eget utgiftsnivå ved egenproduksjon, bevegelige størrelser som påvirkes av mange faktorer.

Revisor finner det likevel relevant å se hen til tallmaterialet fra kommuneadministrasjonen, der det kommer frem at i 2017 var samtlige roder anbudsutsatt og ble driftet med utgangspunkt i pristilbud som samlet sett beløp seg til kr 3 023 873. For tre av de fem rodene som inngikk i denne summen av pristilbud som lå til grunn for vintervedlikeholdet det året, forelå det for perioden 2022-2024 nye pristilbud. Dersom disse legges til grunn, sammen med en generell inflasjonsjustering av 2017-prisene (til 2022-nivå) for de tre rodene som da var på anbud, men som senere er «overtatt» av kommunen, blir beløpet kr. 3 847 607.²⁴ Hvis 2017-prisene justeres i tråd med *SSB sin indeks for utgifter til vintervedlikehold* for samme periode, blir totalsummen kr 4 167 987. Kommunens driftsutgifter til vintervedlikehold var, etter det opplyste, kr 3 494 735 i 2022. Revisor vil imidlertid, som nevnt, understreke at en slik utregning er en utpreget «teoretisk øvelse». Hvordan de lokale markedsprisene ville ha utviklet seg i en situasjon der Salangen kommune fra og med 2018 hadde fortsatt med en løsning der samtlige roder var konkurranseutsatt, er det naturligvis ikke mulig å fastslå sikkert.

3.2 Utgifter ført i investeringsregnskapet ved egenproduksjon av veivedlikehold

Salangen kommune har i forbindelse med delvis egenproduksjon av veivedlikehold anskaffet maskiner og kjøretøy. I 2017 ble det anskaffet hjullaster og traktor ved inngåelse av finansielle leasingavtaler på syv år.²⁵ Året etter ble det anskaffet dumphenger, feiemaskin og skjær. Anskaffelsen ble finansiert ved ordinært låneopptak. I 2020 anskaffet kommunen både ny traktor (ved finansiell leasing) og i 2021 beitepusser²⁶ til sommervedlikehold. Beitepusseren ble finansiert ved overføring fra driftsregnskapet. Investeringssummene er ført i investeringsregnskapet og balansen som følger:

- Hjullaster 2017: Kr 1 879 928
- Traktor 2017: Kr 1 599 000
- Utstyr til traktor 2017: Kr 218 500
- Dumphenger, feiemaskin og skjær 2018: Kr 582 536
- Traktor 2020: Kr 1 494 840
- Beitepusser 2021: kr 141 323

Ovenstående oversikt gir grunnlag for å oppsummere med at Salangen kommune i forbindelse med overgangen til delvis egenprodusert veivedlikehold, har hatt investeringsutgifter på om lag 5,86 millioner kroner. Revisor antar at de fleste av disse investeringene ikke hadde vært nødvendige dersom kommunen fortsatte med full anbudsutsetting av sommer- og vintervedlikeholdet av veinettet.

Leasingavtalene på to av maskinene; en traktor og en hjullaster, utløp ved årsskiftet 2024/2025. Det har vært leasingkostnader fra 2018, men nå er maskinene kommunens. Dermed bortfaller

²⁴ Revisor har i sin utregning tatt høyde for at i pristilbudene som forelå i 2022, inngikk halvparten av rode 1 i tillegg til rode 3 og 4.

²⁵ En finansiell leasingavtale innebærer at leietaker (i dette tilfellet Salangen kommune) leier leieobjektet over en lengre periode og selv bærer risikoen og ansvaret for vedlikehold av leieobjektet. Finansielle leasingavtaler innebærer som regel at leietaker har opsjon på å kjøpe leieobjektet ved leieperiodens slutt.

²⁶ En beitepusser er et landbruksredskap som er laget for å klippe gress, busker og små trær (Maskinimportøren).

en månedlig utgift på rundt 65 000 kr, og maskinene har stor restverdi, opplyser teknisk sjef. Økonomisjef legger til at avskrivningstiden på disse maskinene er satt til ti år, men at maskinenes levetid trolig er lengre. De to maskinene er ferdig avskrevet ved utgangen av 2027.

3.3 Revisors oppsummering

Våre fremstillinger i dette kapittelet viser oppsummert at:

- Salangen kommunes netto driftsutgifter på *ansvar 6371 kommunale veier* har blitt marginalt redusert fra 2014 til 2024 – justert for generell pris- og lønnsvekst. Kommunens netto driftsutgift på området kommunale veier utgjorde i 2024 andel på 1,6 % av Salangen kommunes totale driftsutgifter.
- Tallmaterialet fra kommuneregnskapet kan indikere at overgangen til delvis egenproduksjon av vinter- og sommervedlikehold har virket besparende for Salangen kommune med henblikk på driftsutgiftene til veddrift og -vedlikehold, men dette kan ikke med sikkerhet slås fast
- Kommuneadministrasjonen argumenterer i saksutredningen til sak 34/22 for at kommunen har hatt betydelige besparelser ved overgangen til selv å utføre vesentlige deler av vintervedlikeholdet
- Salangen kommunes overgang til delvis egenproduksjon av sommer- og vintervedlikehold av veiene har, slik revisor forstår det, medført investeringsutgifter på om lag 5,86 millioner kroner. Kapital- og driftskostnader relaterer til disse maskinene føres i kommunens driftsregnskap og inngår i tallmaterialet som fremstilles i kapittel 3.1 over.

Revisor kan ikke gjøre sikre vurderinger av «godheten» i kommuneadministrasjonens utregninger av kostnader til vintervedlikehold og estimerer for besparelser ved egenproduksjon av dette, men vi ser grunn til å knytte en kommentar til disse utregningene. Kommuneadministrasjonen legger i utregningene til grunn at «*restverdi av maskiner fordelt over 7 år (forskjell mellom avskrivning og verdi)*» utgjør en del av innsparing knyttet til vintervedlikehold – sett i forhold til situasjonen i 2017 (og tidligere) der alt vintervedlikehold var konkurranseutsatt. Revisor antar, som vist over, at de forannevnte investeringene ikke ville ha vært nødvendige – i hvert fall ikke i et slikt omfang - i en situasjon der alt vintervedlikehold (og sommervedlikehold) ble utført av private tilbydere. Revisor finner det tvilsomt at restverdien av de anskaffede maskinene kan betraktes som en *innsparelse* isolert sett, all den tid kommunen trolig ikke ville ha vært i besittelse av (alle) disse maskinene uten at drift og vedlikehold av det kommunale veinettet inngikk i kommunens egen tjenesteproduksjon. (Det har påløpt kapitalkostnader for kommunen ved å investere i maskinene, noe som ikke ville ha skjedd med en videreført praksis med anbudsutsettelse.) Markedsverdien av kommunens maskiner som brukes i dette arbeidet, kan i prinsippet ikke realiseres så lenge maskinene er i tjeneste for kommunen. Revisor skal likevel få bemerke at «restverdi av maskiner» bare utgjør en andel på mellom 18 % og 24 % av de totale beregnede innsparingene som kommuneadministrasjonen legger til grunn i forannevnte saksutredning med henblikk på årene 2018-2021. Det mest sentrale i kommuneadministrasjonens beregninger for vintervedlikeholdet er, slik revisor ser det, differansen mellom de faktiske påløpte utgiftene og det utgiftsnivået som Statistisk Sentralbyrås indekser ville gi grunn til å forvente fra det ene året til det neste. Revisors funn som blant annet er fremstilt i diagram 2 og 9 ovenfor, styrker inntrykket av besparelser ved egenprodusert vedlikehold – men tidsseriene er altså for korte for sikre konklusjoner. Revisor kan heller ikke verken avkrefte eller bekrefte kommuneadministrasjonens opplysninger om hevet standard på det kommunale veinettet i forbindelse med overgangen til egenprodusert sommervedlikehold.

3.4 Kommunens ressursbruk på veivedlikehold i forhold til andre kommuner

I tabell 2 nedenfor viser vi flere relevante kjennetegn de fem kommunene i KNN og Salangen kommune. Revisor har i tillegg regnet ut gjennomsnittsverdier for kommunene i KNN. Av tabell 2 nedenfor fremgår det at Salangen kommune befolkningsmessig er den nest minste av kommunene som inngår i sammenlikningen. Salangen kommune har følgelig færre innbyggere enn gjennomsnittet for de fem kommunene vi her sammenlikner Salangen med. Av de seks kommunene som omfattes av fremstillingen i tabell 2 nedenfor, har Salangen kommune videre det nest minste landarealet. Kommunen har samtidig, med sine 42 kilometer²⁷ kommunal vei, et kommunalt veinett som er like langt som gjennomsnittet for de fem referansekommunene. Når det gjelder bosetningsmønster, fremstår Salangen om lag like «sentralisert» som kommunene Bø, Lyngen og Storfjord. I Skjervøy kommune og Kvæfjord kommune bor godt over halvparten av innbyggerne i tettsteder.

Tabell 2. Salangen kommune og referansekommuner – sentrale kjennetegn

Kommune /gruppe→ Variabel ↓	Salangen	Bø (Nordl.)	Kvæfjord	Lyngen	Skjervøy	Storfjord	KNN (gj.snitt)
Befolkning ²⁸	2 069	2 634	2 845	2 743	2 794	1 825	2 568
Landareal	438 km ²	235 km ²	497 km ²	795 km ²	465 km ²	1 477 km ²	694 km ²
Andel bosatt i tettsteder	35 %	36 %	60 %	29 %	87 %	28 %	48 %
Kommunalt veinett (i km)	42 km	51 km ²⁹	34 km	43 km	40 km	44 km	42 km

Kilder: Store Norske Leksikon og Statistisk Sentralbyrå (SSB)

3.4.1 Driftsmodellene for veidrift og veivedlikehold i referansekommunene

I Bø kommune er alt veivedlikeholdet satt ut på anbud.³⁰ Fra Skjervøy kommunes driftsleder VVA opplyses følgende:

«Vintervedlikehold, i form av brøyting, stikking og strøing på de kommunale veiene (...) er satt ut til private tilbydere. Offentlige plasser som skoler, barnehager, rådhus, p-plasser, kaier mv. utføres i egen regi med en eid hjullaster og pr. i dag en leid hjullaster som bemannes av egne ansatte. Somervedlikehold utføres stort sett av egne ansatte, men om det er behov for maskinhjelp må det leies inn.»

Teknisk drift og beredskap i Storfjord kommune opplyser at vintervedlikeholdet i sin helhet er anbudsutsatt. På grunn av ressursmangel og stram økonomi i kommunen er omfanget av somervedlikehold lite, men kommunen utfører selv noe kantslått og kaldasfaltering. Kantklipping utføres av ikke av kommunen selv. Fra Lyngen kommune har revisor ikke mottatt svar på spørsmål angående organiseringen av sommer- og vintervedlikehold av de kommunale veiene. Vi registrerer imidlertid at vintervedlikeholdet i Lyngen kommune nylig ble satt ut til selskapet *Lyngen brøyteservice* for perioden 15. oktober 2024 – 1. mai 2029³¹, og revisor er kjent med at Lyngen kommune også før dette i en viss utstrekning har hatt brøyting av kommunens veier ute på anbud.

²⁷ I KOSTRA er Salangen kommune registrert med 46 kilometer kommunal vei, men kommuneadministrasjonen opplyser at antall kilometer kommunal vei i Salangen er 42.

²⁸ 1.1.2024

²⁹ Kommunen opplyser riktignok på sine hjemmesider at kommunen har ca. 54 kilometer vei å vedlikeholde.

³⁰ Dette opplyser kommunen på sine nettsider

³¹ www.nrk.no (se referanseliste)

Kvæfjord kommune inngår i vertskommunesamarbeid med Harstad kommune som vert. Kvæfjord kommune utfører ingen drifts- eller vedlikeholdsoppgaver på veinettet selv. Arbeidet utføres hovedsakelig av ansatte i Harstad kommune, men enkelte brøyteroder er satt ut på anbud, opplyser fagkoordinator ved Drift- og Utbyggingstjenesten i Harstad kommune.

Ovenstående informasjon sannsynliggjør at ingen av de fem sammenlikningskommunene i KNN selv utfører veivedlikehold eller -drift i samme omfang som Salangen kommune. Slik revisor oppfatter informasjonen fra Harstad kommune, driftes veivedlikeholdet og veidriften i det vertskommunesamarbeidet som Kvæfjord kommune inngår i, hovedsakelig av ansatte i Harstad kommune.

3.4.2 Salangen kommune og sammenliknbare kommuner: analyse av ressursbruk

I KOSTRA finnes det flere indikatorer på området *samferdsel* som gir informasjon om hvor store ressurser enkeltkommuner bruker på kommunal vei. Som vist i kapittel 2 over, er det slik at KOSTRA-indikatorene er basert på kommunenes innrapporterte utgifter og inntekter på *funksjon 332 Kommunale veier*. De fleste KOSTRA-indikatorene på samferdselsområdet er basert på totaliteten av inntekter og utgifter som kommunene har rapportert inn på forannevnte funksjon.

Salangen kommunes innrapporterte netto driftsutgift på *funksjon 332 Kommunale veier* omfatter følgende ansvar:

6311 Teknisk vedlikeholdsenhet

6371 Kommunale veier

6372 Vei og gateløys

6414 Teknisk etat bygg

6482 Sentrumsområdet

9150 Avskrivninger

Netto driftsutgift på *ansvar 6371 Kommunale veier* har i den aktuelle tiårsperioden som sammenlikningene nedenfor gjelder, utgjort godt over halvparten av kommunens innrapporterte netto driftsutgifter på *funksjon 332 Kommunale veier*.

I sin lesing av sammenlikningene nedenfor bør leseren være oppmerksom på at slik netto driftsutgift til et bestemt tjenesteområde er definert i KOSTRA³², er lånevdrag utelatt.³³ Salangen kommune har, som nevnt over, utgiftsført lånevdrag i årene 2018-2024 på funksjon 332, men disse inngår *ikke* i indikatorverdiene for netto driftsutgift til kommunale veier og gater i KOSTRA³⁴. Det samme vil naturligvis gjelde for de øvrige kommunene diagrammet omhandler, men gitt Salangen kommunes tiltakende egenproduksjon av veivedlikehold og de investeringene dette har medført, kan det ikke nødvendigvis forutsettes at Salangen kommunes utgifter i form av lånevdrag på dette tjenesteområdet representerer et gjennomsnitt i KNN. Det kan godt tenkes at Salangen kommunes kapitalutgifter har vært høyere på *funksjon 332* på grunn av investeringene kommunen har gjort i form av anskaffelse av en relativt omfattende maskinpark.

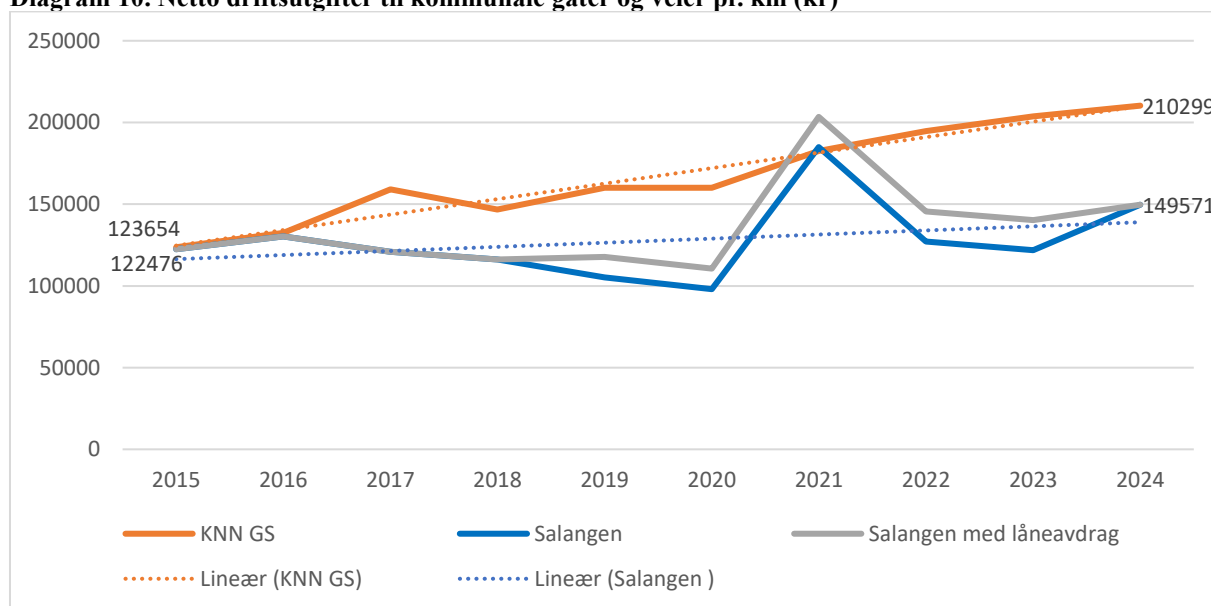
³² I KOSTRA er netto driftsutgift definert slik: «Aktuell(e) funksjon(er), artene [(010..480+590)-(600..890)]»

³³ I KOSTRA sin formel inngår avskrivninger – som skal reflektere verdiforringelsen av kommunens anleggsmidler, for eksempel maskiner som brukes til veidrift og veivedlikehold

³⁴ Unntaket er kommunens «ureviderte» indikatorverdi for 2024, der lånevdragene ser ut til å være medberegnet.

Diagram 10 nedenfor indikerer at Salangen kommune i de to første årene sammenlikningen gjelder, hadde en ressursbruk på *funksjon 332 Kommunale veier* som var tilnærmet lik gjennomsnittet for KNN. I 2015 hadde Salangen kommune en netto driftsutgift pr. kilometer som var 1 % lavere, sammenliknet med gjennomsnittet for KNN. Fra og med 2017 til og med 2020 var Salangen kommunes ressursbruk på tjenesteområdet vesentlig lavere enn gjennomsnittlig for de fem referansekommunene i KNN. I 2021 var Salangen kommunes ressursbruk tilsvarende gjennomsnittet for KNN, før den i perioden 2022-2024 igjen lå godt under dette gjennomsnittet. I 2024 utgjorde Salangen kommunes netto driftsutgift pr. km 71 % av gjennomsnittlig netto driftsutgift for referansekommunene i KNN. I diagrammet har revisor korrigert KOSTRA-tallene for Salangen slik at netto driftsutgift er delt på 42 – og ikke 46 – kilometer.

Diagram 10. Netto driftsutgifter til kommunale gater og veier pr. km (kr)



Kilde: Statistikkbanken (tabell 12183)

I tråd med resonnementet over – om at Salangen kommune muligens har hatt høyere kapitalutgifter på dette tjenesteområdet (som følge av innkjøp av maskiner) – har revisor lagt til en grå graf som viser Salangen kommunes *netto driftsutgift til kommunale veier og gater pr. km med låneavdrag inkludert*. Selv med dette tillegget for låneavdrag – ligger Salangen kommunes graf i 2019, 2020, 2022, 2023 og 2024 vesentlig lavere enn gjennomsnittet for KNN (der slike låneavdrag altså ikke inngår i indikatorverdiene gjennomsnittet er bygget på).

Trendlinjer viser, som nevnt over, den generelle retningen eller mønsteret i dataserier (i dette tilfellet indikatorverdier over en bestemt tidsperiode). Diagrammet indikerer en hurtigere stigning («brattere» trendlinje) i den gjennomsnittlige driftsutgiften pr. kilometer kommunale vei eller gate i KNN, sammenliknet med i Salangen. Forholdet mellom de to trendlinjene i diagrammet gir assosiasjoner til forholdet mellom trendlinjene i diagram 2 «*Reelle og forventede*» (*indekserte*) *driftsutgifter til kommunale veier*» i kapittel 3.1 over. KNN sin trendlinje kan ses som uttrykk for at gjennomsnittlig netto driftsutgift i referansekommunene i større grad har fulgt SSB sin kostnadsindeks for veidrift og veivedlikehold.

Detaljdatabene diagrammet bygger på, indikerer at enkelte av referansekommunene – særlig Bø kommune og Lyngen kommune – i begynnelsen av perioden (2014-2017/2018) hadde noe lavere netto driftsutgift til kommunale gater og veier pr. kilometer, sammenliknet med Salangen

kommune. Variasjonen har imidlertid vært stor kommunene imellom, og i årene 2019-2020 og 2022-2024 har ingen av referansekommunene hatt like lave netto driftsutgifter pr. kilometer som Salangen.³⁵

Indikatorer av typen som fremvises i diagram 10 på forrige side, ses i en «KOSTRA-logikk» gjerne som uttrykk for en kommunes prioritering av bestemte tjenesteområder eller driftsoppgaver. De er såkalte «prioriteringsindikatorer», og i noen grad må de kunne sies å reflektere politiske prioriteringer av bestemte tjenesteområder. For Salangen kommunes del synliggjøres dette for eksempel ved den høye indikatorverdien i 2021, som til dels skyldes en politisk bestemt satsing på re-asfaltering. Slike tidsavgrensede satsinger på for eksempel reasfaltering vil naturligvis kunne påvirke indikatorverdiene i andre kommuner også. I realiteten er det likevel ikke slik at det i praksis lar seg gjøre å velge bort for eksempel brøyting av vei når vær- og føreforhold gjør dette nødvendig. Indikatoren som fremvises i diagram 10 kan dermed ikke utelukkende forstås som å reflektere politiske prioriteringer.

Som vist i tabell 3 nedenfor, skiller Salangen kommune seg vesentlig fra de fem referansekommunene i den forstand at hele 83 % av det kommunale veinettet i kommunen ikke har fast dekke.

Tabell 3. Lengde av det kommunale veinettet som er uten fast dekke (km)

Kommune↓ År→	2020	2021	2022	2023	2024	Andel i 2024
Salangen	37	37	37	35	35	83 %
Bø	6	6	19	17	16	31 %
Kvæfjord	4	4	5	5	5	15 %
Lyngen	22	23	23	15	15	35 %
Skjervøy	12	12	12	11	13	33 %
Storfjord	17	0	6	7	7	16 %
KNN (gj.snitt)	12,2	9	13	11	11,2	26%

Kilde: Statistisk Sentralbyrå – Statistikkbanken

Forholdet er omtalt blant annet i Salangen kommunes *planstrategi for 2021-2024*. Fra dokumentet hitsettes:

«Salangen kommune har totalt 42 km kommunal vei. Av dette er om lag 25 % asfaltert. Resterende er grusveier med varierende grad av vedlikehold. (...) Veinettet er en akilleshæl for utvikling av både havbruks- og reiselivsnæringen. Veiene har for lav standard til å tåle økt tungtransport og legge til rette for økt jobbpendling og reiselivsaktivitet i en utvidet arbeidsmarkedsregion i Midt-Troms.»

I tabell 3 har revisor tatt utgangspunkt i Salangen kommunes indikatorverdi på variabelen «Lengde av det kommunale veinettet som er uten fast dekke», og i høyre kolonne (andel i 2024) holdt denne indikatorverdien opp mot kommunens «egenerklærte» lengde på det kommunale

³⁵ Revisor har i forkant av at denne rapporten ble tilsendt kommunedirektøren for uttalelse, blitt forelagt en kortfattet analyse i anledning prosjektet «Nye Salangen». Analysen inneholder sammenlikninger av Salangen kommune med kommunene Kvæfjord, Leirfjord og Hægebostad samt landsgjennomsnittet. Kommuneadministrasjonens analyse omfatter årene 2021, 2022, 2023 og 2024. For disse årene viser kommuneadministrasjonens analyser tilnærmet tilsvarende utvikling som det revisors analyser gjør i denne rapporten, men kommuneadministrasjonens analyser omfatter noen andre variabler og referansekommuner enn de revisor har funnet det hensiktsmessig å innta i sine analyser. Revisor har ikke sett grunn til å gjengi kommuneadministrasjonens analyser i denne rapporten, men vi registrerer altså at kommuneadministrasjonen selv gjør komparative analyser av sin ressursbruk på samferdselsområdet.

veinettet; 42 kilometer. Vi registrerer at kommunen i planstrategien fremholder at om lag 25 % av det kommunale veinettet var asfaltert i 2021. Sett i lys av ovennevnte sammenstilling av KOSTRA-indikatoren og kommunens egenerklærte lengde på det kommunale veinettet, vil andel kommunal vei med fast dekke i 2021 være 12 %. Revisor legger til grunn at opplysningene fra planstrategidokumentet er de korrekte. Uansett er Salangen kommunes andel av det kommunale veinettet uten fast dekke langt høyere enn i referansekommunene.

Teknisk sjef fremholder i samtale med revisor at det å ikke ha fast dekke på veiene, er kostnadsdrivende. En grusvei er tyngre å brøyte og krever mer vedlikehold om sommeren. På en asfaltert vei består sommervedlikeholdet for en stor del av kantslått, mens på en grusvei er det betydelig mer arbeid, legger han til. Revisor har etter oppfordring fra kommuneadministrasjonen tatt kontakt med *Statens Vegvesen* for å innhente andre synspunkter på dette. Fra Statens Vegvesen har revisor blitt henvist videre til *Samferdselsetaten i Troms fylkeskommune* og fått følgende svar pr. e-post fra byggeleder for drift og vedlikehold:

Hei

Viser til deres henvendelse angående kostnader for vedlikehold av grusvei i forhold til vedlikehold av asfaltert vei.

Jeg kan dessverre ikke hjelpe dere med tallmateriale som viser kostnadsforskjeller i drift og vedlikehold av ulike typer veidekke, da jeg ikke kjenner til at det er samlet inn data spesielt til dette formålet.

Kostnader til drift og vedlikehold av fylkesveier og kommunale veier er heller ikke direkte sammenlignbare, da det er forskjell i veioppbygning, veibredde, hastighet og trafikkmengde. Det stilles også ulike krav til friksjon, krav til såle og brøytehyppighet, samt krav til synlighet for skilt og merking etc. Disse forskjellene utgjør store kostnader og det vil spesielt være avgjørende hvilken trafikkmengde (ÅDT) som er på veien og hvilken driftsklasse som er valgt på de veier som skal sammenlignes. Uten et slikt grunnlag vil det være umulig å si noe konkret om forskjeller i kostnader til drift og vedlikehold, men på generelt grunnlag det sies at det er mer kostnadskrevende å drifte en asfaltert vei av dårlig kvalitet, sammenlignet med grusvei og ellers like forhold. Dersom asfaltdekke er av god kvalitet vil det være motsatt.

Sammenlikninger av Salangen kommune og referansekommunene i KNN mht. *produktivitet* i veidriften og veivedlikeholdet ved bruk av KOSTRA-indikatorer, vil være utfordrende fordi driftsformene (omfanget av tjenestekjøp fra private) varierer de aktuelle kommunene imellom. Det finnes også *indikatorer* for investeringsutgifter på det enkelte tjenesteområde (den enkelte funksjon i KOSTRA), men for Salangens kommunes del er disse – de siste årene – vesentlig påvirket av investeringer i sentrumsområdet – som neppe kan betraktes som drift og vedlikehold av det kommunale veinettet. Revisor har derfor – gitt denne rapportens formål - ikke funnet det hensiktsmessig å fremsette sammenlikninger mellom Salangen kommune og KNN med hensyn til investeringsutgifter på funksjon 332 *Kommunale veier*.

3.5 Oppsummering: Salangen kommune og Kommunegruppe Nord-Norge

Revisors fremstillinger og sammenlikninger ovenfor viser at Salangen kommunes ressursbruk på drift av kommunale veier og gater i perioden 2017-2024 fremsto relativt lav sammenliknet med sammenliknbare kommuner (i Kommunegruppe Nord-Norge).

Det er vanskelig å peke ut enkeltårsaker til at Salangen kommunes ressursbruk fremstår slik den gjør i den aktuelle tidsperioden. Som fremstillingene i kapittel 3.1 tydeliggjør, kan det være betydelige svingninger i aktivitetsnivået på dette området fra år til år. Slike svingninger kan skyldes naturgitt påvirkning (nedbør, flom, temperatursvingninger osv.), politiske

prioriteringer, organisatoriske/bemanningsrelaterte forhold og forholdet til andre driftsoppgaver. Tatt i betraktning utviklingen i kommunens (netto) driftsutgifter på ansvar 6371 *Kommunal vei*, slik denne fremgår av diagram 1 og 2 i kapittel 3.1 over, kan det heller ikke utelukkes at kommunens lave ressursbruk på veidriften (i noen grad) henger sammen at veidriften langt på vei gjennomføres av kommunen selv – og i mindre grad er konkurranseutsatt. Foreliggende informasjon om prisutviklingen på slike tjenester sannsynliggjør i noen grad det, men revisor ser ikke å kunne *fastslå* en slik årsakssammenheng.

Revisor ser ikke å kunne ta selvstendig stilling til om den store andelen kommunalt veinett i Salangen uten fast dekke er fordyrende for kommunens veidrift og veivedlikehold.

4 VEIVEDLIKEHOLDET OG ANNET VEDLIKEHOLD

Problemstilling 2. Foreligger det et vedlikeholdsetterslep med henblikk på kommunalt veinett og kommunal eiendomsmasse i Salangen? Hvordan har dette utviklet seg fra før til etter overgangen til egenproduksjon av veivedlikehold; nærmere bestemt i perioden 2014-2023?

4.1 Vedlikeholdsetterslepet på det kommunale veinettet

Revisor har undersøkt Salangen kommunes årsmeldinger for perioden 2018-2024. Det er ingen informasjon i disse som direkte berører vedlikeholdsetterslepet på det kommunale veinettet i Salangen. Indikatorene som fremstilles i tabell 3 på side 26 ovenfor, gir noe informasjon om kvalitetsutvikling i det kommunale veinettet – når indikatorene fremstilles som tidsserier. Tabell 3 gjengis her:

Kopi av tabell 3. Lengde av det kommunale veinettet som er uten fast dekke (km)

Kommune↓ År→	2020	2021	2022	2023	2024	Andel i 2024
Salangen	37	37	37	35	35	83 %
Bø	6	6	19	17	16	31 %
Kvæfjord	4	4	5	5	5	15 %
Lyngen	22	23	23	15	15	35 %
Skjervøy	12	12	12	11	13	33 %
Storfjord	17	0	6	7	7	16 %
<i>KNN (gj.snitt)</i>	<i>12,2</i>	<i>9</i>	<i>13</i>	<i>11</i>	<i>11,2</i>	<i>26%</i>

Revisor er i lys av muntlige og skriftlige opplysninger fra kommuneadministrasjonen noe usikker på detaljene i utviklingen i løpet av femårsperioden³⁶ fremstillingen gjelder. Som nevnt over, ble det i kommunens planstrategi 2021-2024, som ble utarbeidet i 2020, opplyst at 75 % av det kommunale veinettet var uten fast dekke. Det ble i 2021 utført asfaltering av ca. 2 kilometer vei, men dette fremgår ikke av KOSTRA-tallene i tabell 3 over. Tallene indikerer likevel en økning i antall kilometer med fast dekke i løpet av fireårsperioden i Salangen. I Bø kommune har utviklingen gått «den andre veien» gjennom de fire årene. Dette gjelder også Kvæfjord kommune og Storfjord kommune.

Hvorvidt den store andelen kommunal vei uten fast dekke kan sies å utgjøre et vedlikeholdsetterslep eller et «investeringsetterslep» for Salangen kommune, er trolig et definisjonsspørsmål. Variasjoner i årsdøgnetrafikk (ÅDT) er sentralt i så måte, i den forstand at slik variasjon vil påvirke påkrevd standard på veinettet. Det at over 80 % av det kommunale veinettet i kommunen ikke har fast dekke, må uansett kunne sies å innebære at Salangen kommune har en lavere veistandard enn referansekommunene. Revisor kan imidlertid ikke se at dette i seg selv kan sies å være forårsaket av beslutningen om å produsere betydelige deler av sommer- og vintervedlikehold av veinettet i egenregi.

Teknisk sjef viser til at kommuneadministrasjonen – etter overgangen til egenprodusert veivedlikehold – har lyktes i å heve standarden på grusveiene. Teknisk sjef viser til at frem til 2018 hadde kommunen råd til ca. ti gruslass på ett år. Kvaliteten på veiene gikk nedover, på tross av enkelte «skippertak». De bruker nå ekstraressursen (etter å ha økt bemanningen med

³⁶ Det finnes ikke eldre tall enn tilbake til 2020 for noen av de impliserte kommunene, bortsett fra Bø.

én ansatt etter overgangen til egenprodusert vedlikehold) til å gjøre mer på sommerstid. «*Det tilføres langt mer grus på veiene enn tidligere*», sier teknisk sjef, selv om 2024 var et unntak. Han fremholder at vedlikeholdsetterslepet gradvis er snudd.

I den opprinnelige bestillingen fra kommunestyret i Salangen er ett av punktene som ønskes belyst, følgende: «*Kartlegge i hvor stor grad vedlikehold av veier i kommunal regi går ut over andre oppgaver.*» I revisors overordnede prosjektskisse, som ble vedtatt av kontrollutvalget i sak 20/24 i møtet den 18. september i fjor, skriver vi følgende:

«Når det gjelder å «kartlegge i hvor stor grad vedlikehold av veier i kommunal regi går ut over andre oppgaver», anser revisor at det vil være krevende å kunne bekrefte eller avkrefte fullt og helt hvorvidt kommunens egenproduksjon av veivedlikehold går utover andre av kommunens (vedlikeholds)oppgaver eller tjenesteproduksjon. Den samlede tjenesteproduksjonen ved teknisk avdeling eller i kommunen som sådan, må antas å være påvirket av mange ulike faktorer gjennom for eksempel ett driftsår, herunder personal- og økonomirelaterte forhold (organisering, arbeidsmiljø, fravær, budsjett, planverk etc.) samt ytre faktorer (vær, slitasje, uforutsette hendelser m.m.). Svingninger i tjenesteproduksjonen fra ett år til et annet kan neppe tilskrives én bestemt enkeltårsak, som for eksempel overgang til egenproduksjon av bestemte typer tjenester. Revisor anser imidlertid at det vil kunne være relevant å innhente informasjon om utviklingen i (det eventuelle) vedlikeholdsetterslepet på det kommunale veinettet, eventuelt også kommunens eiendomsmasse, og da særlig undersøke om en eventuell økning i dette kan ses i sammenheng med kommunens overgang til egenproduksjon av sommer- og vintervedlikehold av kommunale veier. Det vil også være relevant å innhente synspunkter fra aktuelle ansatte i kommunen med henblikk på i hvor stor grad veivedlikehold kan sies å «komme til foretrekkes» for andre arbeidsoppgaver.»

Revisor har i møte med kommuneadministrasjonen stilt teknisk sjef spørsmål om hvorvidt kommunens egenproduksjon av sommer- og vintervedlikehold av veinettet går utover kapasiteten til teknisk avdelings øvrige oppgaver og ansvarsområder. Teknisk sjef viser til at når det snør mye om vinteren, stjeler vær og vind ganske mye kapasitet. I andre, værmessig roligere perioder er det ikke slik. Han opplever ikke at teknisk etat *samlet sett* har mindre kapasitet til øvrige arbeidsoppgaver enn tidligere. Når det er mye vær og vind, kan det nok være vanskeligere å få tak i de ansatte ved etaten, viser han til. Men summen av det hele er at det samlet sett medgår ca. en stilling til vintervedlikehold i de månedene der dette er aktuelt. Året sett under ett medgår opp imot en stilling samlet sett til sommer- og vintervedlikehold. Teknisk sjef opplyser, som vist i kapittel 5.1 nedenfor, at i forbindelse med overgangen til delvis egenproduksjon av sommer- og vintervedlikehold av veiene, ble bemanningen på teknisk avdeling økt med én ansatt. Informasjonen tilsier i utgangspunktet, samlet sett, at bemanningsøkningen grovt sett står i forhold til økningen i avdelingens arbeidsoppgaver. Teknisk sjef sine uttalelser må likevel forstås dithen at i bestemte perioder, eksempelvis med mye snøvær, binder vintervedlikeholdet av veinettet opp mye av ressursene ved teknisk avdeling.

4.2 Vedlikeholdsetterslepet på øvrig kommunal eiendom i Salangen

Teknisk sjef viser til at i løpet av de siste 8-10 årene er antallet barnehager i kommunen redusert fra fire til én. Skolen er rehabilitert, og kommunehuset er pusset opp. Bygningsmassen har i løpet av de siste 8-10 årene blitt bedre. Det gjøres omorganiseringer for å løfte standarden på gamle, slitte bygg.

Kommunens årsmeldinger for perioden 2018-2023 viser at de største prosjektene for teknisk avdelings del har vært:

- Karavika boligfelt
- Oppgradering av kommunale bygg (sprinkleranlegg, ventilasjonsanlegg)
- Ombygging av Troms Kraft-bygget etter at kommunen kjøpte det
- Prosjekt Nye-Ryet (nybygg til Miljøtjenesten)
- Prosjekt VA Strandveien
- Utbygging av infrastruktur for bredbånd (Skårvika-Bekkebotn og Labergshaugen)
- Sentrumsutviklingsprosjektet (Sjøvegan Sjøfront)
- Ombygging av gatelys til målt forbruk
- Terrorsikring og asfaltering av kaiområdet
- Reparasjon av flomskadde veier (i 2021)
- Asfaltering på Elvenes og i Sjøvegan sentrum
- Renovering av kommunehuset
- Varmepumpeprosjekter Vasshaug Barnehage, Salangen bo- og eldrecenter, Salangen skole, kulturhus og idrettshall
- Oppussing av boligblokker på flyktningmottaket

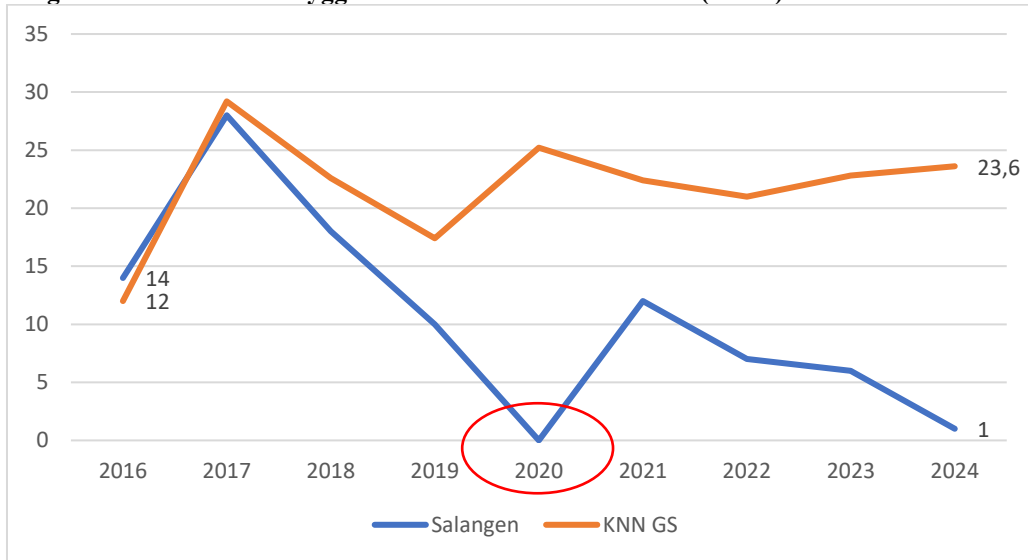
Det står ikke noe i noen av årsmeldingene om *vedlikeholdsetterslep* på kommunal bygningsmasse eller vurderinger relatert til dette. Kommunalsjefen viser til at kommunens ressursbruk på vedlikehold pr. kvadratmeter har vært lavere enn anbefalt, men dette har ikke blitt noe verre på grunn av kommunens egenproduksjon av veivedlikehold

4.3 Det kommunaltekniske området i Salangen og KNN: ressursbruk

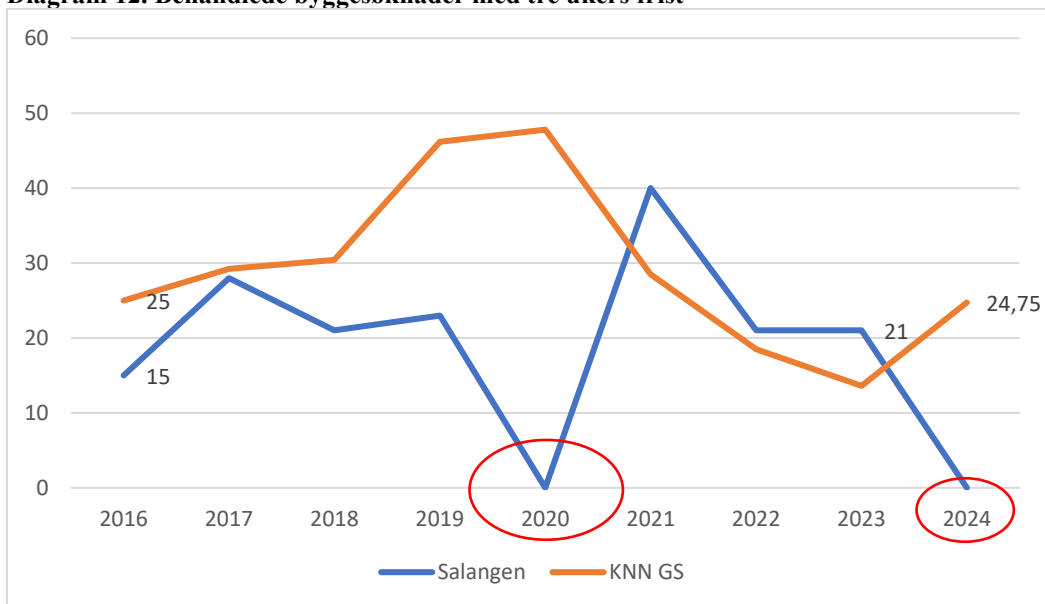
Salangen kommune inngår i samarbeid med flere andre kommuner innenfor det som gjerne kalles «kommunaltekniske» tjenester. Renovasjonstjenester i kommunen utføres av *Senja Avfall IKS*. På brann- og ulykkesvernområdet samarbeider Salangen kommune med kommunene Bardu og Lavangen.

I statistikkbanken finnes det enkelte indikatorer som gir noe informasjon om aktivitetsnivået innenfor det «kommunaltekniske» området. Noen av disse indikatorene gjelder *byggesaksbehandling*, og vi fremstiller indikatorverdier for Salangen kommune og KNN (gjennomsnitt) i diagram 11-14 nedenfor.

Grafene i diagram 11 på neste side indikerer at antall behandlede byggesaker i Salangen var tilnærmet likt gjennomsnittet for KNN i 2016 og 2017, og deretter lavere enn dette gjennomsnittet frem til og med 2024. For 2020 finnes det ikke tall for Salangen i KOSTRA, og det er derfor verdien fremstår som «null» i diagram 11 for det året. Revisor vil understreke at antall behandlede søknader varierte stort referansekommunene imellom, og at gjennomsnittet for KNN trekkes opp av et særlig høye tall for Kvæfjord kommune.

Diagram 11. Behandlede byggesøknader med tolv ukers frist (antall)

Kilde: SSB – Statistikkbanken (Gjennomsnitt for KNN er utregnet av revisor)

Diagram 12. Behandlede byggesøknader med tre ukers frist

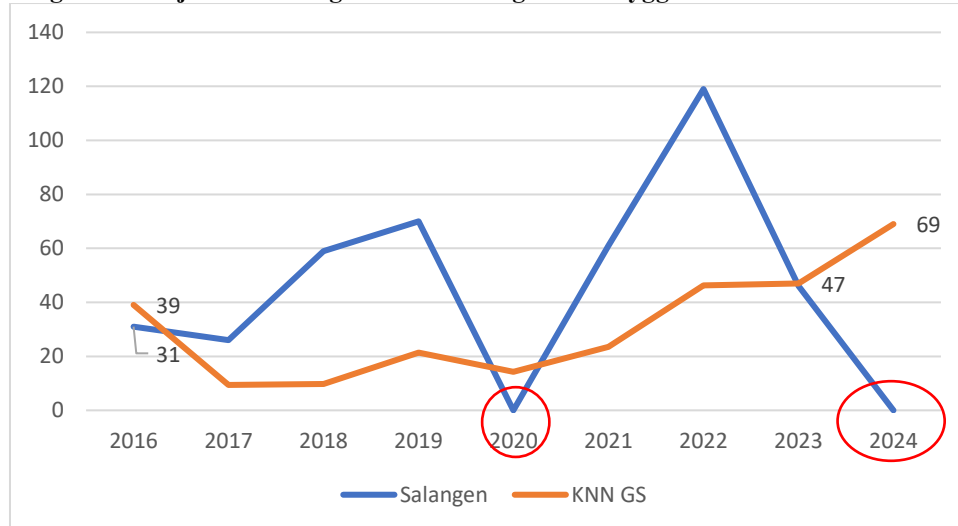
Kilde: SSB – Statistikkbanken (Gjennomsnitt for KNN er utregnet av revisor)

Når det gjelder byggesaker med tre ukers frist, indikerer tabell 12 et litt høyere antall behandlede saker i Salangen – sammenliknet med gjennomsnittet for KNN, i årene 2021, 2022 og 2023. For årene 2020 og 2024 finnes det ikke tall for Salangen i KOSTRA. For perioden 2016-2019 indikerer tallene et lavere antall behandlede saker enn gjennomsnittlig for KNN. Indikatorverdiene for referansekommunene varierer også stort – fra kommune til kommune og fra år til år – mht. behandlede saker med tre ukers frist.

Når det gjelder tallene i diagram 13 nedenfor, antar revisor – men kan ikke fastslå – at indikatorverdiene er korrigerte for eventuelle forlengelser av fristløpet for kommunens behandling ved ufullstendige søknader. Grafene i diagram 13 indikerer at Salangen kommunes gjennomsnittlige saksbehandlingstid ved behandling av søknader med tolv ukers frist har vært

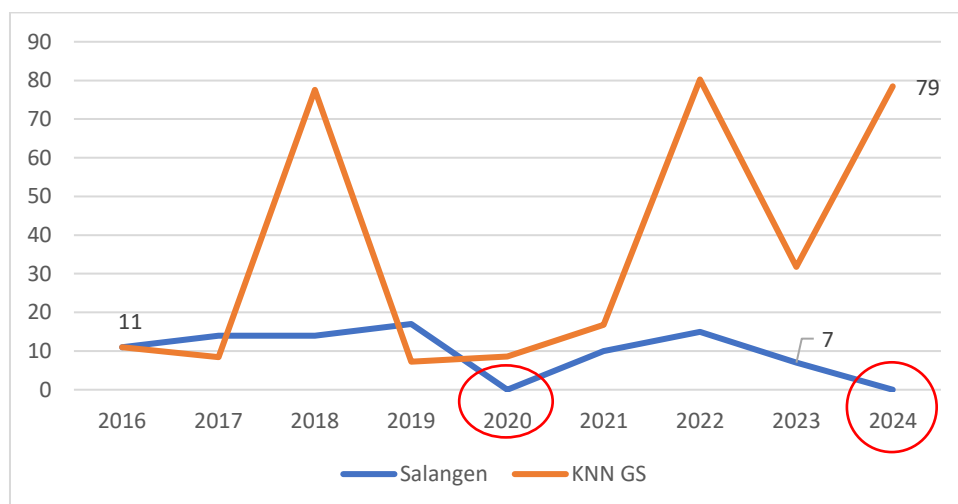
høyere enn gjennomsnittlig for KNN i periodene 2017-2019 og 2021-2023. For 2020 og 2024 foreligger det ikke tall for Salangen kommune i KOSTRA. Når det gjelder saker med tre ukers frist, ser «mønsteret», jf. diagram 14 nedenfor, annerledes ut. For de årene der det foreligger tall for Salangen kommune, er Salangen kommunes gjennomsnittlige saksbehandlingstid – særlig i perioden 2021-2023 – kortere enn gjennomsnittlig for KNN. Salangen kommune har i samme periode, jf. diagram 12 over, hatt flere slike søknader til behandling enn gjennomsnittlig for KNN.

Diagram 13. Gjennomsnittlig saksbehandlingstid for byggesøknader med tolv ukers frist (dager)



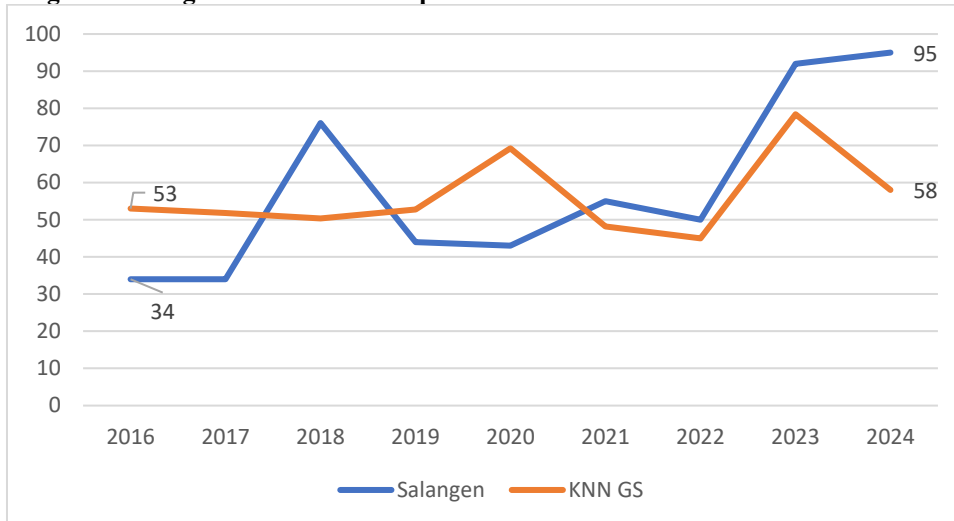
Kilde: SSB – Statistikkbanken (Gjennomsnitt for KNN er utregnet av revisor)

Diagram 14. Gjennomsnittlig saksbehandlingstid for byggesøknader med tre ukers frist (dager)

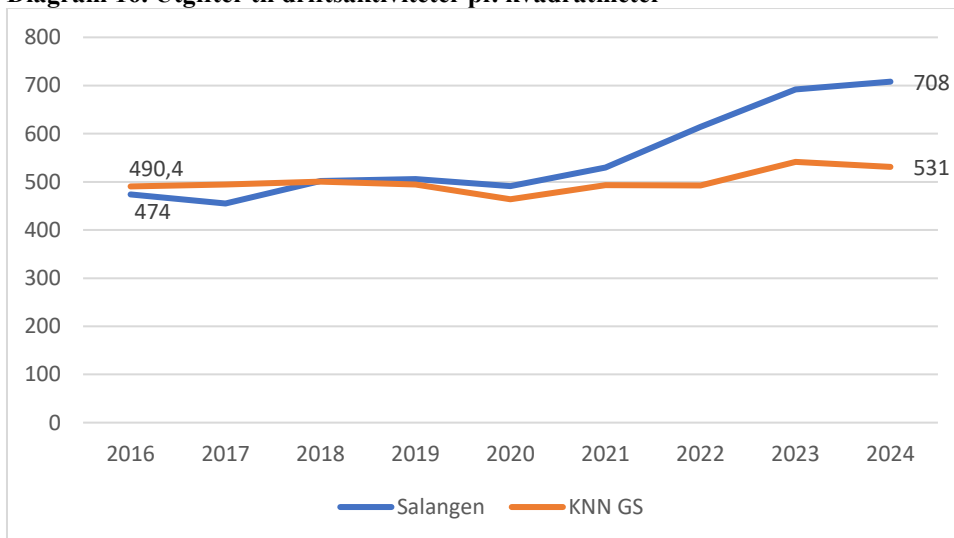


Kilde: SSB – Statistikkbanken (Gjennomsnitt for KNN er utregnet av revisor)

Et annet «kommunalteknisk» område er *eiendomsforvaltning*. I diagram 15 og 16 viser vi to utvalgte indikatorer for dette tjenesteområdet – for Salangen kommune og KNN (gjennomsnitt). Salangen kommunes utgifter til vedlikehold pr. kvadratmeter har variert betydelig fra 2016 til 2024, men de siste fire årene har Salangens ressursbruk på området vært høyere enn gjennomsnittlig for KNN. Det er betydelige variasjoner referansekommunene imellom på dette området. Når det gjelder indikatoren «utgifter til drift pr. kvadratmeter» har Salangen kommune fra og med 2019 ligget høyere enn gjennomsnittet for KNN.

Diagram 15. Utgifter til vedlikehold pr. kvadratmeter

Kilde: SSB – Statistikkbanken (Gjennomsnitt for KNN er utregnet av revisor)

Diagram 16. Utgifter til driftsaktiviteter pr. kvadratmeter

Kilde: SSB – Statistikkbanken (Gjennomsnitt for KNN er utregnet av revisor)

Vi viser ellers til våre fremstillinger i kapittel 3 over.

4.4 Oppsummering

Revisor finner det – på bakgrunn av de foreliggende opplysningene – vanskelig å ta stilling til i hvilken grad det foreligger et vedlikeholdsetterslep på den kommunale bygningsmassen i Salangen – og om dette har økt etter at kommunen satte i gang med delvis egenproduksjon av veidrift og veivedlikehold. Revisor finner heller ikke å ha grunnlag for å fastslå hvorvidt et slikt vedlikeholdsetterslep er større i Salangen enn i referansekommunene som Salangen sammenliknes med i denne analysen. Opplysningene fra teknisk sjef i kommunen indikerer at i bestemte perioder, eksempelvis med mye snøvær, binder vintervedlikeholdet av veinettet opp mye av ressursene ved teknisk avdeling. Revisor ser ikke å kunne fastslå hvorvidt kommunens delvise egenproduksjon av veidrift og -vedlikehold kommer til foretrengsel for andre kommunaltekniske oppgaver som teknisk enhet har ansvar for.

5 ANDRE LØSNINGER OG DERES KONSEKVENSER

Problemstilling 3. Hvilke bemanningsmessige konsekvenser vil en eventuell anbudsutlysning av veivedlikeholdet kunne tenkes å få for kommunen?

5.0 Teknisk enhet i Salangen kommune

Teknisk enhet i Salangen kommune består av seks ansatte, i tillegg til teknisk sjef. Enheten har ansvar for alt av kommunal bygningsmasse, og tre ansatte utfører vaktmesterarbeid på disse byggene. I tillegg drifter enheten vannverk og avløpsanlegg. Enheten drifter også vinter- og sommervedlikehold av det kommunale veinettet, men enkelte tjenester kjøpes – som vist over – i markedet.

5.1 Nåværende bemanning knyttet til veivedlikeholdet

Teknisk sjef opplyser at frem til kommunen selv overtok deler av sommer- og vintervedlikeholdet av det kommunale veinettet, besto teknisk enhet av fem ansatte. I 2018 ble det ansatt en ytterligere medarbeider, og siden da har det vært seks ansatte ved enheten. Veivedlikeholdet drives i praksis gjennom bruk av tre maskiner – med turnus på to mann pr. maskin. Aktiviteten er naturligvis høyest de dagene det snør, men teknisk enhet gjennomfører også sommervedlikehold. Én maskinfører utfører sommervedlikehold.

Kommuneadministrasjonen anslår at det, året sett under ett, medgår nærmere en full stilling totalt til veivedlikeholdet/veidriften.

5.2 Alternativer til egenproduksjon – mulige bemanningskonsekvenser

Det finnes i utgangspunktet flere alternativer til kommunal egenproduksjon av veidrift og veivedlikehold.

Kommuner kan velge å samarbeide om disse oppgavene – eller anskaffelser av disse - gjennom ulike organiseringsformer. I prinsippet kan flere kommuner gå sammen og opprette interkommunale veiselskaper, vertskommunesamarbeid eller kommunale oppgavefellesskap. Revisor finner ingen holdepunkter for å fremsette presise anslag for hvilke utgifter som kunne tenkes å påløpe for Salangen kommunes del ved valg av en slik, alternativ driftsmodell.

Anbudsutsettelse av veidrift og -vedlikehold er en organiseringsform som Salangen kommune tidligere har praktisert fullt ut, og som kommunen i noen grad fortsatt praktiserer.

5.3 Mulige bemanningskonsekvenser ved total anbudsutsetting

I den grad Salangen kommune skulle velge et alternativ som innebærer at all drift og vedlikehold av det kommunale veinettet utføres av en privat entreprenør (eller ansatte i et interkommunalt samarbeid), er det nærliggende å anta at arbeidsoppgaver tilsvarende nærmere én fulltidsstilling ville bortfalle fra teknisk avdelings ansvarsområde.³⁷ Teknisk sjef opplyser at avdelingen har lite arbeid med kontraktsoppfølging.

Dette innebærer imidlertid ikke nødvendigvis at kommunen ville ha hatt anledning til å gå til oppsigelse av en ansatt ved teknisk avdeling. Oppsigelse av arbeidstaker er regulert av arbeidsmiljøloven kapittel 15. Av § 15-7 (1) følger det at arbeidstaker ikke kan sies opp uten at

³⁷ Revisor ser også grunn til å bemerke at en overgang tilbake til full anbudsutsettelse trolig vil medføre at store deler av maskinparken som er anskaffet til dette formålet, vil bli overflødig og trolig avhendet.

det er saklig begrunnet i virksomhetens, arbeidsgivers eller arbeidstakers forhold. Av § 15-7 (2) følger det at dersom oppsigelsen skyldes «(...) driftsinnskrenkning eller rasjonaliseringstiltak, er den ikke saklig begrunnet dersom arbeidsgiver har et annet passende arbeid i virksomheten å tilby arbeidstaker.»

En avgjørelse om å sette all veidrift og alt veivedlikehold ut på anbud (igjen) ville trolig være å betrakte som «virksomhetens eller arbeidsgivers forhold», jf. arbeidsmiljøloven § 15-7 (1). Det sentrale vurderingstemaet i en slik situasjon ville være hvorvidt den aktuelle arbeidstakeren kunne tilbys annet passende arbeid i virksomheten (kommunen), og om vedkommende ville være innstilt på en slik endring. Videre følger det av arbeidsmiljøloven § 15-7 (2) at ved avgjørelse av om oppsigelse har *saklig grunn* i driftsinnskrenkning eller rasjonaliseringstiltak, skal det «foretas en avveining mellom virksomhetens behov og de ulemper oppsigelsen påfører den enkelte arbeidstaker». Også dette ville bli et nødvendig vurderingstema i en slik situasjon. Terskelen for å kunne legitimere en oppsigelse med henvisning til at virksomhetens behov må gis tyngre vekt enn ulempene for den aktuelle arbeidstakeren, må antas å være høyere i en kommune enn i, for eksempel, en liten bedrift. Revisor anser det usannsynlig at en eventuell overgang til full anbudsutsettelse av veidrift og -vedlikehold ville være tilstrekkelig, i juridisk forstand, til å begrunne oppsigelse ved teknisk avdeling.

Kommuneadministrasjonen viser i forbindelse med spørsmålet om eventuelle bemanningskonsekvenser ved total anbudsutsetting til at det likevel i prinsippet ville være rom for å nedskalere teknisk etat og omplassere ansatte, ettersom det løpende er «naturlige avganger» blant kommunens ansatte generelt.

6 UTTALELSE

Revisor sendte den 28. april i år denne rapporten til kommunedirektøren for eventuell uttalelse. Kommunedirektøren meddelte den 16. mai revisor at hun ikke har bemerkninger til rapporten, jf. utklipp nr. 2 nedenfor.

Utklipp nr. 2. Kommunedirektørens uttalelse til revisors rapport



Hege Walør Fagertun <Hege.Fagertun@salangen.kommune.no>

Til ● Knut Teppan Vik

Kopi ○ Johnny Sagerup



Avsenderen Hege.Fagertun@salangen.kommune.no er fra utenfor organisasjonen.



Du videresendte denne meldingen 16.05.2025 09:52.

Hei

Beklager sent svar.

Kommunedirektøren har ingen bemerkninger til utarbeidet kartleggingsrapport.

Mvh

Hege Walør Fagertun

Kommunedirektør

Salangen kommune

Mobil: 951 22 4 22

Epost: hege.fagertun@salangen.kommune.no



- sprenger grenser!

7 REFERANSER

Bø kommune, 2025: «Kommunale veier». URL: <https://www.boe.kommune.no/kommunale-veier.293471.no.html> [Lesedato: 22.4.2025]

Kommunal- og distriktsdepartementet, 2023: *Veileder til kontoplanen i KOSTRA*.

NRK, 2024: Nyhetssenter Troms og Finnmark: «Lokalt selskap tildelt millionkontrakt.» URL: <https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/lokalt-selskap-tildelt-millionkontrakt-1.17019931> [Lesedato: 22.4.2025]

Salangen kommune, 2019: Årsberetning 2018. Salangen kommune

Salangen kommune, 2020: Årsberetning 2019. Salangen kommune

Salangen kommune, 2021: Årsberetning 2020. Salangen kommune

Salangen kommune, 2022a: Saksframlegg, saksnr. 034/22 til kommunestyret. Orientering vinterdrift i kommunal regi. Vedlegg 1.

Salangen kommune, 2022b: Årsberetning 2021. Salangen kommune

Salangen kommune, 2023: Årsberetning 2022. Salangen kommune

Salangen kommune, 2024: Årsberetning 2023. Salangen kommune

Statistisk sentralbyrå (SSB): www.ssb.no

Om selskapet og vår forvaltningsrevisjonskompetanse

KomRev NORD IKS utfører helhetlig revisjon av kommuner og fylkeskommuner, kommunale foretak, interkommunale selskaper, offentlige stiftelser, kirkeregnskap og legater. Selskapets eiere og oppdragsgivere er Troms og Finnmark fylkeskommune, Nordland fylkeskommune, og 51 kommuner fordelt på Nordland samt Troms og Finnmark.

Vårt hovedkontor ligger i Harstad, og vi har avdelingskontorer i Alta, Bodø, Finnsnes, Hammerfest, Leknes, Narvik, Sortland, Svolvær og Tromsø.

Vi har 55 medarbeidere som samlet innehar lang erfaring fra og god kunnskap om offentlig sektor og revisjon.

Selskapet er uavhengig i forhold til kommuner, stat, privat næringsliv og andre institusjoner i samfunnet.

Vårt forvaltningsrevisjonsteam består av 16 medarbeidere med høyere utdanning innen ulike fag:

- Rettsvitenskap
- Sosiologi
- Statsvitenskap
- Samfunnsøkonomi

KomRev NORD har tidligere gjennomført følgende forvaltningsrevisjoner og eierskapskontroller av Salangen kommune:

Rehabilitering og utbygging av Salangen skole (2016)

Sykefravær i Salangen kommune (2018)

Eierskapskontroll, Astafford Utvikling AS (2019)

Offentlige anskaffelser (2022)

Pleie- og omsorgstjenestene (2023)

Eierskapskontroll, Astafford Vekst AS (2023)

