



KS Styremøte Sør- og Nord-Trøndelag, 14. mars 2019

Sak 19/12 Reform av trafikant- og kjøretøyområdet i Statens vegvesen:

Vedtak:

Fylkesstyrene i KS Trøndelag oversender uttalelse om reform trafikant- og kjøretøyområdet i Statens vegvesen til følgende instanser: KS v/hovedstyret, Statens vegvesen, Vegdirektoratet Samferdselsdepartementet v/statsråden, Stortingsbenken i Trøndelag. Fylkesstyrene i KS Trøndelag har følgende innspill:

- En frykter at kvaliteten på tjenestene blir forringet i distriktene dersom trafikkstasjonene sentraliseres. I tillegg frykter en at dette vil kunne skape utfordringer for praktisering av fraværsgrensene i de videregående skolene.
- Omorganisering av tjenestetilbudet må ta utgangspunkt i kundenes behov. Nærhet til førerprøvesteder er av avgjørende betydning for kundene, og økt effektivisering ved utnyttelse av nye digitale verktøy må kombineres med økt tilgjengelighet og økt fleksibilitet. Endringene må unngå sentralisering av førerprøvesteder som vil medføre ulempe for kundene og uønsket konkurransevridding.
- Faktagrnnlaget for omorganiseringsprosessen må være korrekt med hensyn til reisetid til nærmeste oppmøtepunkt, som må begrenses tur/retur. Reisetid til nærmeste oppmøtepunkt for tjenester som krever fysisk oppmøte må begrenses som reisetid med kollektivtrafikk.
- To timer hver veg (fire timer tur/retur) til nærmeste oppmøtepunkt er uakseptabel lang reisetid.
- Eksisterende tjenestetilbud ved dagens trafikkstasjoner må opprettholdes inntil avløsende tilbud i form av selvbetjeningsløsninger og ambulerende løsninger er etablert.
- Det må legges til rette for ambulerende løsninger for avvikling av teoretiske førerprøver og praktiske førerprøver klasse A (MC) og B (personbil) med sensor samt ID-kontroll og billedtaking på steder der dagens trafikkstasjoner blir nedlagt som følge av omorganiseringen, om nødvendig i samarbeid med kommunene og politiet.
- Det må legges til rette for teoretiske og praktiske førerprøver for tyngre klasser med sensor ved servicekontorer i områder der det tilbys yrkessjåførutdanning og/eller der store transportbedrifter er etablert. Omorganiseringen må sikre at yrkessjåføropplæringen både ved videregående skole og private trafikkskoler ikke svekkes med tanke på behovet for tilgang på nyutdannede yrkessjåførere.
- Dersom reformprosessen ender med å redusere antall trafikkstasjoner og erstatte en stor andel av dagens med servicekontor, vil vi advare på det sterkeste mot at det kun opprettholdes en trafikkstasjon i hvert fylke. Avstandene i Trøndelag er for store til at dette er forsvarlig. I tillegg til store kostnader for den enkelte med store reiseavstander, vil ikke dette være samfunnsøkonomisk bærekraftig. Store ressurser er i dag lagt inn i Miljøpakken, et forpliktende samarbeid mellom Trondheim kommune, Trøndelag fylkeskommune og SVV. Gjennom Bymiljøavtalen med staten har Trondheim og nabokommunene forpliktet seg til å

klare nullvekstmålet. Dvs. at personbiltrafikken ikke skal øke selv om byen vokser. En trafikkstasjon i Trøndelag, Trondheim, vil ikke bidra til å nå dette målet.

- Vi vil advare mot forslag om å la andre enn Statens vegvesen få oppgaven med å gjennomføre førerprøver. For trafiksikkerheten er det viktig å sikre lik standard og kvalitet på denne tjenesten over hele landet.

Saksframlegg:

Statens vegvesen (SVV) har fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å foreslå ny tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur for trafikant- og kjøretøyområdet. KS, sentralt, er invitert av SVV til involveringsmøter. Det første møte var i desember 2018, der kunne ikke KS møte. Møte nr. 2 er nå den 13. mars, der KS stiller. Tilbakemelding fra dette vil bli gitt i møte.

Statens vegvesen skal levere sitt forslag til dept. innen 10. mai i år. I invitasjonen fra vegvesenet til KS og andre, til det andre involveringsmøtet den 13. mars, står det: *«Det er klare føringer fra regjeringen at vårt forslag skal vise et Vegvesen som har færre tjenestesteder og færre medarbeidere enn i dag, med andre ord færre trafikkstasjoner. Vi er pålagt å foreslå endringer som skal føre til betydelige økonomiske innsparinger.»*

Det er viktig for oss å få synspunkter på hvordan endringene vil påvirke de av våre brukere som deres organisasjon representerer. Vi ønsker å få innspill til hvordan eventuelle negative konsekvenser av endringene kan minimeres eller fjernes. Vi ønsker også mest mulig konkrete innspill til hvordan vi eventuelt kan innføre avløsende tiltak som vil gjøre eventuelle negative konsekvenser for brukerne våre mindre, samtidig som de ikke fører til økte kostnader».

Cap Gemini har utarbeidet som en del av den såkalte områdegjennomgangen av SVVs trafikant- og kjøretøyvirksomhet. Lenken til rapporten er her:

https://www.regjeringen.no/contentassets/b7faf38b396f44d4a735fb6c783d612c/2b_trafikant_kjoretoyomradet.pdf

KS sin ressursperson som holder i saken, sier følgende: *«Rapporten fra SVV skal først være klar 12.4 og så vil vi og andre organisasjoner få kommentere SVVs forslag og eventuelt levere egne forslag for innspill i 2-3 uker, men ingen formell høring er svaret fra SVV. Det gjenstår å se om Samferdselsdepartementet vil legge den ut på en offentlig høring når de får den fra SVV den 10.5».*

ORKidè – Nordmøre regionråd har i vedlegget som følger saken, gitt en god beskrivelse av bakgrunnen for/konsekvensene av reformen.

Vedlegg, kjente uttalelser fra region Midt-Norge:

- Uttalelse fra Inn-Trøndelagsregionen (Steinkjer/Verran, Inderøy og Snåsa)
- Uttalelse fra Trøndelag fylkeskommune, interpellasjon i fylkestinget av 27. februar 2019. Vedtaket fra fylkestinget ligger under her i saken. Interpellasjonen ligger også her, interpellasjon 6/19 fra Steinar Aspli.
<http://opengov.cloudapp.net/Meetings/TRFKPROD/Meetings/Details/368356>
- Saksframlegg og forslag til sak i fylkestyret i Møre og Romsdal
- Uttalelse fra Namdal regionråd til fylkestyrene i KS, legges ved.

Uttalelse fra Inn-Trøndelagsregionen:

Trafikkstasjonen i Steinkjer må bestå som fullverdig trafikkstasjon med både trafikant- og kjøretøytjenester

Inn-Trøndelagsregionen (INTR) viser til informasjon fra Statens vegvesen om reform av trafikant- og kjøretøymrådet, med utgangspunkt i områdegjennomgang gjennomført av Capgemini Consulting for finans- og samferdselsdepartementet.

INTR ser behovet for endringer innen området med utgangspunkt i at digitalisering og selvbetjeningsløsninger har endret innbyggernes bruk av de tradisjonelle trafikkstasjonene, men vil likevel advare mot en løsning som i for stor grad sentraliserer tjenestene innen trafikant- og kjøretøymrådet. Capgemini sier i sin rapport at dagens geografiske plasseringen av trafikkstasjoner samsvarer verken med hvor brukere bor eller hvor det moderne vegnettet går. Dette mener INTR i for stor grad er en generalisering og vil påpeke at dette ikke er tilfelle for alle eksisterende trafikkstasjoner.

INTR er også enig med vurderingene fra Capgemini at dersom det skal på plass en ny tjenestestruktur så bør den i større grad benytte eksisterende infrastruktur hos Statens vegvesen, eksempelvis vegkontorer og kontrollstasjoner. Dette må også bety fortsatt samlokalisering av trafikant- og kjøretøytjenester der dette er hensiktsmessig

Dersom reformprosessen ender med å redusere antall trafikkstasjoner og erstatte en stor andel med servicekontor, vil INTR advare mot at det kun opprettholdes en trafikkstasjon i hvert fylke. Til det er avstandene for store i mange fylker. Dette gjelder blant annet for Trøndelag fylke hvor vi mener det er behov for å opprettholde trafikkstasjonen i Steinkjer. Steinkjer var fylkeshovedstaden i tidligere Nord-Trøndelag fylke, og er administrasjonssenteret i Trøndelag fylke. Her vil det være naturlig å opprettholde en fullverdig trafikkstasjon med hele tjenestespekteret innen trafikant- og kjøretøymrådet. Vi vil påpeke at det nylig er investert 130 millioner kroner i å oppgradere og tilpasse lokaler for Statens vegvesen i Steinkjer, inkludert oppgraderinger av lokaler for trafikkstasjonen og en tilpasset og velegnet kontrollhall. Statens vegvesen har en leieavtale fram til 2036 i disse lokalene og det vil være meningsløst å flytte virksomhet herfra til andre, mindre tilpassede lokasjoner.

Som en naturlig konsekvens av dette vil vi poengtere at det fortsatt må gjennomføres både teoriprøver og praktiske førerprøver innen alle kjøretøyklasser ved trafikkstasjonen i Steinkjer. Vi vil advare mot forslag om å la andre enn Statens vegvesen få oppgaven med gjennomføre førerprøver. For trafikksikkerheten er det viktig å sikre lik standard og kvalitet på denne tjenesten over hele landet.

Vi mener at også førerprøver A/A1 og tunge klasser fortsatt skal gjennomføres ved trafikkstasjonen i Steinkjer. Her finnes det allerede nødvendig infrastruktur for gjennomføring, eksempelvis bane for MC og tilstrekkelig med parkeringsplasser for tunge klasser, nettopp det Capgemini vektlegger i sin rapport. Vi oppfatter det som meningsløst å skulle flytte alle førerprøver innen disse klassene til Stjørdal som oppmøtested. Her er det ikke tilbud om dette i dag og infrastrukturen er heller ikke god nok i dag. Vi vil også påpeke at avstanden for å avlegge førerprøve for tunge klasser vil øke vesentlig for store deler av innbyggerne i Trøndelag, og at det kan bidra til konkurransevridning for de eksisterende trafikkskolene som tilbyr denne type opplæring. Dette vil blant annet gjelde for en av trafikkskolene i Steinkjer som i dag tilbyr opplæring innen tunge klasser.

Fylkesting har behandlet saken i møte 27.02.2019 sak 6/19

Fylkestingets vedtak

Fylkestinget i Trøndelag frykter at kvaliteten på tjenestene vil kunne bli forringet i distriktene dersom trafikkstasjonene sentraliseres og frykter i tillegg at dette vil kunne skape utfordringer for praktisering av fraværsgrensene i de videregående skolene i distriktene.

For å begrense kvalitetsforringelsen i forbindelse med planlagt sentralisering av trafikkstasjonene oppfordrer Fylkestinget i Trøndelag staten til å vurdere å overlate oppmøteoppgavene med «praktisk førerprøve», «teoriprøve», «ID-kontroll» og «innhentning av bilde og signatur» til fylkeskommunen, slik at vi kan ivareta kompetansen og bruke våre videregående skoler i arbeidet. På denne måten kan vi både sikre nærhet til brukerne og ivareta viktig kompetanse. Hvis ikke dette lar seg gjøre, mener Fylkestinget i Trøndelag at stasjonene må bestå som i dag.

Forutsatt at fylkeskommunene kompenseres tilstrekkelig til å kunne utføre tjenester med høy kvalitet, tilbyr Fylkestinget at Trøndelag fylkeskommune kan være forsøksfylke for en regionalisering av disse tjenestene.

Sak 19/8 Uttalelse fra KS Møre og Romsdal – Rapport områdegjennomgang av Statens Vegvesen...., behandles i KS fylkestyret i Møre og Romsdal, 13. mars 2019

Saksframlegget baserer seg på ORKidè – Nordmøre regionråds uttalelse.

Forslag til uttalelse fra KS vedrørende rapport Områdegjennomgang av Statens vegvesen, del 2b – Trafikant- og kjøretøyområdet. Likeverdig tilbud innen trafikant- og kjøretøyområdet i hele landet

I 2019 pågår det en områdegjennomgang av og prosess for omorganisering av Statens Vegvesen. Innen Trafikant- og kjøretøyområdet gir ny teknologi nye muligheter. Selvbetjeningsløsninger uten krav om fysisk oppmøte er selvfølgelig et gode også på dette området. Samarbeid med private kan dessuten forenkle en del tjenester, og gjøre dem mer brukervennlige. For eksempel registrerer bilforhandlere allerede kjøretøyene de selger, og verksteder foretar periodisk kjøretøykontroll. En del trafikk- og kjøretøytjenester vil likevel kreve fysisk oppmøte, både for privatpersoner og næringsdrivende. Dette gjelder spesielt teoretiske og praktiske førerprøver, som dessuten krever ID-kontroll og billedtaking i godkjent fotoautomat. Lang reiseveg som krever at folk må ta fri hele skole- eller arbeidsdager for å få utført slike tjenester vil gi ulikt tilbud avhengig av hvor du bor, og vil være samfunnsøkonomisk ulønnsomt. Ungdom under utdanning kan dessuten få problemer på grunn av fraværsgrensa i den videregående skolen. For ungdom under yrkessjåførutdanning og for transportnæringa vil lang reiseveg til oppmøtepunkt for prøveavlegging og andre tjenester som krever fysisk oppmøte bli praktisk vanskelig og virke fordyrende. Det er dessuten et faktum at folk i distriktene er mer avhengige av førerkort og bil enn folk i byene. Etterspørsel etter oppkjøring er derfor forventet å være stabilt i distriktene, mens den reduseres i de større byene.

KS Møre og Romsdal har derfor følgende krav til den pågående omorganiseringen av Trafikant- og kjøretøyområdet i Statens vegvesen:

- Omorganisering av tjenestetilbudet må ta utgangspunkt i kundenes behov. Nærhet til førerprøvesteder er av avgjørende betydning for kundene, og økt effektivisering ved utnyttelse av nye digitale verktøy må kombineres med økt tilgjengelighet og økt fleksibilitet. Endringene må unngå sentralisering av førerprøvesteder som vil medføre ulempe for kundene og uønsket konkurransevridning. Det må legges til rette for ambulerende løsninger for avvikling av teoretiske førerprøver og praktiske førerprøver klasse A (MC) og B (personbil) med sensor samt ID-kontroll og billedtaking på steder der dagens trafikkstasjoner blir nedlagt som følge av omorganiseringen, om nødvendig i samarbeid med kommunene og politiet. Det må legges til rette for teoretiske og praktiske førerprøver for tyngre klasser med sensor ved servicekontorer i områder der det tilbys yrkessjåførutdanning og/eller der store transportbedrifter er etablert. Omorganiseringen må sikre at yrkessjåføroppplæringen både ved videregående skole og private trafikkskoler ikke svekkes med tanke på behovet for tilgang på nyutdannede yrkessjåførere. Faktagrunnlaget for omorganiseringsprosessen må være korrekt med hensyn til reisetid til nærmeste oppmøtepunkt, som må beregnes tur/retur. Reisetid til nærmeste oppmøtepunkt for tjenester som krever fysisk oppmøte må beregnes som reisetid med kollektivtrafikk.
- To timer hver veg (fire timer tur-retur) til nærmeste oppmøtepunkt er uakseptabelt lang reisetid.
- Eksisterende tjenestetilbud ved dagens trafikkstasjoner må opprettholdes inntil avløsende tilbud i form av selvbetjeningsløsninger og ambulerende løsninger er etablert.

Bakgrunn:

I 2018 bestilte Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet en områdegjennomgang av Statens Vegvesen fra konsultantselskapet Capgemini Consulting. Basert på denne rapporten er det gitt føringer om omorganisering av Statens Vegvesen i statsbudsjettet for 2019. Her står det at *«regjeringen vil gjennomføre en reform av trafikant- og kjøretøyområdet. Reformen skal legge til rette for fremtidsrettede, brukerorienterte og effektive tjenester gjennom en ny tjenesteleveransemodell og –struktur.»* I oktober 2018 ga Samferdselsdepartementet har derfor gitt Vegdirektoratet i oppgave å utrede ny organisering av Statens Vegvesen, herunder ny *«tjenesteleveransemodell og –struktur på trafikant- og kjøretøyområdet»*. Forslagene til ny organisering *«skal ta utgangspunkt i tilråningen til ekstern rådgiver fra områdegjennomgangen»*, altså Capgemini-rapporten, samt *«Statens vegvesens faglige vurderinger.»*

Bakgrunnen for områdegjennomgangen og den foreslåtte omorganiseringen av Statens vegvesen er **1)** overføringen av sams vegadministrasjon av landets fylkesveier fra Statens vegvesen til de nye fylkene i januar 2020; **2)** et ønske om å omorganisere Statens Vegvesen fra dagens regioninndeling til en inndeling i nasjonale divisjoner for ulike virksomhetsområder; og **3)** et ønske om effektivisering av drifta og kostnadskutt i Statens vegvesen med 1,7 milliarder kroner i året innen 2023 gjennom færre tjenestesteder og økt digitalisering med selvbetjeningsløsninger for å *«redusere brukernes behov for å oppsøke et fysisk tjenestested»*, samt en *«særlig vurdering av hvilke oppgaver som helt eller delvis kan utføres av private aktører»*.

Innen Trafikant- og kjøretøyområdet foreslår Capgemini Consultings områdegjennomgang å redusere antall tjenestesteder fra 82 til 65, og gjøre om 22 av 43 trafikkstasjoner til *«sentrumsnære servicekontorer»*. I sum foreslås 26 eksisterende tjenestesteder nedlagt, mens det opprettes 2 nye servicekontorer og etableres 5 nye sambruksstasjoner. I Region Midt foreslår rapporten å legge ned trafikkstasjonene i Levanger, Oppdal, Orkanger, Røros og Sunndalsøra. Her bør det vurderes om det skal tilbys praktiske førerprøver som ambulerende tjenester. Videre foreslås det å gjøre om trafikkstasjonene i Steinkjer, Stjørdal, Kristiansund, Molde og Ørsta/Volda til mindre servicekontorer. Nye sambruksstasjoner som også kan foreta myndighetskontroll foreslås opprettet i Vestnes, Klett og

Verdal. Rapporten foreslår at praktiske førerprøver for motorsykel og tunge klasser kun skal tilbys i Ålesund og Stjørdal, og at merkantile tjenester kun skal tilbys i Ålesund og Trondheim. Statens Vegvesen har tidligere sagt at de betrakter en reisetid på opptil to timer – hver veg – som overkommelig for å få utført tjenester som krever fysisk oppmøte, slik som teoretiske førerprøver og oppkjøring. Ledelsen for Trafikant og Kjøretøyavdelingen i Møre og Romsdal bekreftet dette overfor ORKidé – Nordmøre regionråd i møte den 30.1. Capgemini Consulting estimerer avstand til dagens oppmøtesteder i Region Midt som reisetid én veg. Det betyr at oppgitt reisetid i rapporten er minimum halvparten av hva den i realiteten er.

I sitt oppdrag til Vegdirektoratet sier Samferdselsdepartementet at *«Endringer på trafikant- og kjøretøyområdet kan ha betydning for både næringsaktører, og private brukere, lokale myndigheter m.fl. For å sikre god utforming av reformen er det derfor viktig at viktige berørte aktører får bidra inn i de utredninger og vurderinger som skal gjøres.»* Men – denne medvirkningen skal gjøres gjennom en referansegruppe bestående av tjue store og nasjonale organisasjoner, slik som KS (Kommunesektorens organisasjon), NLF (Norges lastebileierforbund) og ATL (Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund). Kommunene skal altså komme med innspill om lokale forhold gjennom KS sentralt i Oslo, sammen med alle landets kommuner. Lokale næringsaktører skal komme med sine innspill gjennom landsdekkende medlemsorganisasjoner.

Den nye «tjenesteleveransemodellen og –strukturen på trafikant- og kjøretøyområdet» skal være avgjort i løpet av 2019. Vegvesenet har fått en nasjonal frist til å komme med sine vurderinger den 10. mai, med intern frist den 12. april. Den nye strukturen skal settes i verk trinnvis fra juni 2020, og være operativ innen 2024.

[Uttalelse fra Namdal regionråd, av 13. mars 2019](#)

Til: KS-styrene i Trøndelag og Statens vegvesen

Endring i trafikkstasjonsstrukturen

Namdal regionråd er blitt orientert om forslaget til endring i strukturen for trafikkstasjonene i Statens vegvesen. Vi ønsker å knytte noen kommentarer til dette og fremmer dette gjennom KS-styrene i Trøndelag:

1. Hensikten med forslaget er å reformere trafikant- og kjøretøyområdet ved å skape framtidsretta, brukerorienterte og effektive tjenester. Føringerne er å ta ut effektiviseringspotensial og oppnå økonomiske innsparinger.
2. Vi har forståelse for at det er behov for å endre noen av tjenestene som har foregått på samme vis i 40 år og tilpasse seg andre samfunnsmessige endringer, blant annet med digitale løsninger. Å styrke digitale tjenester vil være hensiktsløst i kombinasjon med oppmøtepliktige tjenester – som foreslås sentralisert og påfører lange reisetider.
3. Trondheim pekes på som den eneste fullverdige trafikkstasjon i den foreslåtte strukturen. Vi mener dette er vil gi et dårlig tilbud til Trøndelag, med 2,5-3 timer kjøretid til kommunene som grenser mot Hedmark/Oppland i sør, og 3,5-5 timer til kommunene i Ytre og Indre

Namdal i nord. Tjenester som betinger oppmøte vil være svært uhensiktsmessig med bare en fullverdig trafikkstasjon i Trøndelag. Dette gjelder som vi forstår, blant annet

- Praktisk førerprøve
 - Teoriprøve
 - ID-kontroll og innhenting av bilde og signatur
 - Kjøretøykontroll i hall
4. Ett av formålene med strukturendringa er å spare kostnader **for Statens vegvesen**. Endringene som foreslås vil imidlertid belastes **innbyggerne** – de som skal bruke tjenestene. Personlig oppmøte blir både praktisk og økonomisk vesentlig mer ugunstig. Samfunnsøkonomisk kan dette ikke være akseptabelt.
5. I tidligere Nord-Trøndelag er Namsos og Steinkjer foreslått nedlagt som trafikkstasjoner og blir i stedet servicekontorer. Stjørdal foreslås endret til oppmøtested, med ansvar for oppkjøring til MC og tunge kjøretøy. Det vil være et stort tilbakeskritt for innbyggerne i Trøndelag å sentralisere dette til ett oppmøtested – der de innbyggerne som bor lengst unna, vil ha 4-5 timer kjøre/-reisetid.
6. Det er reist forslag om at de videregående skolene kan ivareta førerprøvene, og det pekes på at dette kan hindre fravær fra skolen, være mye enklere for de yngste trafikantene, og legges til en aktør som er vant til å håndtere prøver/eksamen. Fylkestinget i Trøndelag stiller seg positive til å være pilot for ei slik løsning. Namdal regionråd støtter dette som et alternativ til det forslaget som er fremmet i reformframlegget.
7. I sum mener Namdal regionråd at reformforslaget beskriver tiltak som vil gi en tydelig sentraliserende effekt og som i tillegg velter kostnadene over innbyggerne. Vi er redd for at dette også vil svekke kvaliteten på de tjenester som tilbys; iallfall vil en slik sentralisering redusere likeverdigheten til publikum i trafikkstasjonenes tilbud.

Med vennlig hilsen



Amund Hellesø

Leder/ordfører i Vikna

Steinar Aspli

Leder i samferdselskomiteen/Ordfører i Nærøy

Ragnar Prestvik

Daglig leder

Fra KS fylkesstyrer i Trøndelag

v/Marit Voll, fylkesstyreleder i KS Nord-Trøndelag, tlf 452 21 339

Ståle Vaag, fylkesstyreleder i KS Sør-Trøndelag, 976 94 038