

Arkiv:

JournalpostID: 19/3407

Saksbehandler: Tore Jan Killi

Dato: 17.01.2019

Saksframlegg

Omorganisering av Statens Vegvesen - Fra regioner til divisjoner

Regionsjefens forslag til vedtak:

Regionrådet slutter seg til regionsjefens vurderinger og konklusjon og ber om at fylkeskommunene utarbeider en strategi for hvordan motvirke ytterligere sentralisering av offentlige arbeidsplasser, inkludert å iverksette avbøtende tiltak.

FAKTA:

ORIENTERINGSSAK TIL REGIONRÅDET I GJØVIKREGIONEN 18.1.2019

OMORGANISERING AV STATENS VEGVESEN – NY FUNKSJNSMODELL

SAMMENDRAG.

Det anbefales at Statens vegvesen organiseres i en funksjonsmodell, med et Vegdirektorat og seks divisjoner, alt ledet av en Vegdirektør. Den nye organiseringen skal bidra til økt effektivitet, reduserte kostnader og tilpasse seg regionreformen og nye geografiske inndelinger.

Den nye organiseringen vil innebære fortsatt regional og lokal tilstedeværelse, da bl.a. Divisjon Veg og Divisjon Transport og samfunn anbefales å ha fem regionale enheter. Divisjon Trafikant- og kjøretøyressurser må også operere i hele landet. Statens vegvesen skal spare inn 1,7 mrd. kroner før 2023, så i tillegg til andre tiltak må det ventes nedbemanning.

Den regionale tilstedeværelse vil bli ventelig bli redusert, eller sentralisert innenfor de nye fylkene. For det første på grunn av at flere oppgaver samles i Oslo, knyttet til Vegdirektøren, og for det andre på grunn av flyttingen av fylkesvegadministrasjonen fra Statens vegvesen til fylkeskommunene, og for det tredje på grunn av de pålagte kostnadsreduksjonene.

For Innlandets del, er denne omorganiseringen svært sentral og kritisk, da den berører flere byer og regionsentra, og da fylkestingene allerede har besluttet å flytte fylkesvegadministrasjonen fra Lillehammer til Hamar.

Fylkestingene, og Fellesnemnda for Innlandet fylkeskommune, kjente ikke til hvilke endringer som Statens vegvesen vil gjennomgå, da de fattet sine vedtak om flytting av fylkesvegadministrasjonen. Slik situasjonen nå vil bli, undermineres målet om en balansert utvikling i Mjøsregionen fra flere hold, både fylkeskommunale, statlige og andre. Imidlertid har fylkeskommunene fortsatt muligheten til å endre dette fremtidsbildet. For å ikke bidra til enda større utarming av Lillehammer som administrasjonssted, og redusere konsekvensene for arbeidsliv, verdiskaping og arbeidstakere, må

Fellesnemnda og fylkestingene reversere beslutningen om å flytte fylkesvegadministrasjonen til Hamar.

For øvrig fattet fylkesutvalget i Oppland den 15. januar et vedtak om å styrke Lillehammer som videre lokaliseringssted for Statens vegvesen.

FORSLAG TIL NY ORGANISERING -JFR RAPPORT FRA SVV

Bakgrunn og rammer.

Statens vegvesen er siden 2003 organisert med et vegdirektorat og fem regioner (regionmodellen), alle ledet av en vegdirektør. Siden den gang har mye endret seg i og rundt Statens vegvesen. Hovedkontoret for Statens vegvesens region øst har siden 2003 ligget på Lillehammer. Region øst har i dag til sammen ca. 1.700 ansatte hvorav ca. 290 ved hovedkontoret på Lillehammer. I tillegg er det ca. 60 personer som jobber for Vegdirektoratet og SVV Oppland med ca. 70 ansatte. Til sammen ca. 420 ansatte.

Div. utredningsarbeid er gjennomført i forbindelse med omorganiseringen.

I oppdragsbrevet fra samferdselsdepartementet kan følgende rammer og forutsetninger for utredningen utheves;

- **De interne kostnadene i Statens vegvesen skal reduseres fra 11,7 mrd. (2017-kr) til 10 mrd. (2017-kr) i 2023. Tallet vil bli justert for overføring av fylkesvegadministrasjonen til fylkeskommunene.**
- **Fylkesvegadministrasjonen skal overføres fra Statens vegvesen til fylkeskommunene fra 1.1.2020, senest fra 1.1.2021. Dette innebærer om lag 1650 færre ansatte i Statens vegvesen.**
- **Arbeidet med neste Nasjonale transportplan er sentralt, knyttet til blant annet sterkere koordinering på tvers og utvikling av mer strekningsvis helhetstenkning både i planlegging og gjennomføring av tiltak.**
- **De økonomiske rammene blir mer krevende og det blir langt sterkere fokus på lønnsomhet, kostnadsstyring og kostnadskontroll.**
- **Regionreformen innebærer at Statens vegvesen må forholde seg til en ny fylkesstruktur og ny oppgavefordeling.**

Utfordringene.

Statens vegvesen skriver at de leverer godt innenfor sitt ansvarsområde, men har enkelte utfordringer og forbedringsmuligheter knyttet kostnadsstyring, effektivisering, omstilling og digitalisering.

De skriver at prosjekter for vegbygging i så stor grad som mulig bør leveres etter et «godt nok» prinsipp. Det innebærer at det i større grad må ligge en økonomisk vurdering bak løsningsvalgene. Det er drivkrefter i dagens organisasjon for at faglige normaler og standarder for løsningsvalg brukes på en slik måte at det kan medføre uforholdsmessige høye kvalitetskrav. På noen områder kan det også stilles spørsmål om standardkravene i de faglige normalene er for kostnadskrevende. Det pekes på at Vegprosjekter blir påvirket av ønsker fra kommunene som er beslutningsmyndighet uten kostnadsansvar i vegplansaker. Dette kan virke kostnadsdrivende, særlig i en situasjon hvor det er tidkrevende å få avklaring på konflikter og begrenset mulighet for porteføljestyling.

MÅL.

Mål for ny organisering av Statens vegvesen er:

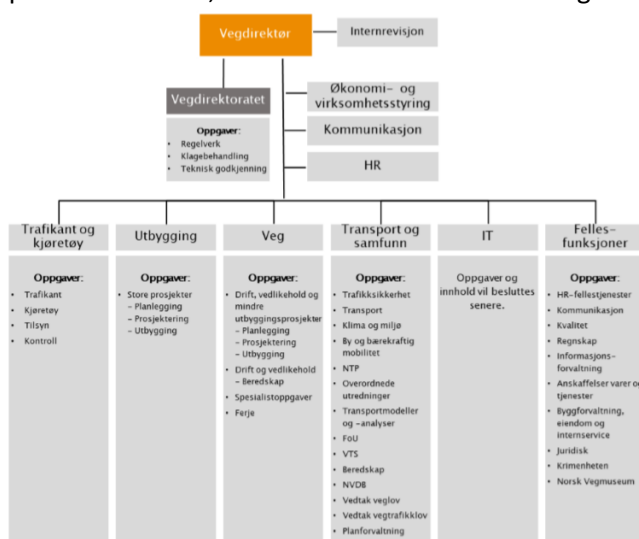
1. Effektiv styring med klare roller og ansvar i etaten.

2. «Mer veg for pengene» gjennom styrket gjennomføringsevne og mer effektiv drift av etaten.
3. Styrke Statens vegvesen som den fremste samfunnsaktøren innen veg og vegtransport som ivaretar sektoransvar for trafikksikkerhet, framkommelighet, klima og miljø, og sikrer kompetanse, nasjonalt, regionalt og lokalt.
4. Sikre effektiv utvikling, bruk av ny teknologi og digitalisering av tjenester og prosesser.
5. Utvikle et godt regelverk gjennom et sterkt regelverksutviklingsmiljø.

Modell

Det er utredet tre alternative organisasjonsmodeller; Regionmodell, Funksjonsmodell og Hybridmodell.

Vegvesenets utredning mener at funksjonsmodellen gir styrket mulighet for å oppfylle krav til økt gjennomføringsevne, effektivisering og styring av tjenesteproduksjon, kompetanse og ressurser. Det anbefales at ny organisering bygger på funksjonsmodellen med Vegdirektoratet adskilt fra operative enheter, men som en del av Statens vegvesen under felles ledelse.



Figur 1: anbefalt modell for organisering av Statens vegvesen.

I anbefalingen fra Statens vegvesen, skrives det at funksjonsmodellen gir store muligheter for å ivareta spredt geografisk plassering av enheter og ansatte. Det er ikke gjennomført utredninger eller gjort vurderinger som gir grunnlag for å avklare lokalisering nå. Lokaliseringsspørsmålet vil avklares nærmere i en senere fase, i samsvar med gjeldende retningslinjer for lokalisering av statlige arbeidsplasser og statlig tjenesteproduksjon.

Uavhengig av organisatorisk modell vil digital tjenesteutvikling og opphør av fylkesveggoppgaver innebære behov for færre tjenestesteder. Det vil imidlertid fortsatt være behov for å videreføre en desentral struktur.

Geografisk organisering.

Oppgavene i divisjon Veg og divisjon Transport og samfunn krever lokal tilstedeværelse. Samtidig vil enkelte oppgaver løses i landsdekkende funksjoner i disse divisjonene. For å ivareta behov for kontaktpunkt mot lokale aktører, vil det være hensiktsmessig med en lik geografisk dimensjon på nivå to i organisasjonsstrukturen i divisjon Veg og divisjon Transport og samfunn. Det anbefales fem geografiske enheter med utgangspunkt i dagens regioner.

Trafikant- og kjøretøyressurser må operere i hele landet, med styrings- og rapporteringslinje til leder for divisjon Trafikant og kjøretøy.

Figur 10 illustrerer en geografisk dimensjon på nivå to i divisjon Veg, under divisjonsdirektør.

Veg					
Nasjonale oppgaver	Geografisk enhet 1	Geografisk enhet 2	Geografisk enhet 3	Geografisk enhet 4	Geografisk enhet 5
Oppgaver: <ul style="list-style-type: none"> • Kvalitetssystem • Prosesseierskap • Koordinering • Lab • Geofag • Spesialist-funksjoner • Beredskap • Bru og tunell • Ferje 	Oppgaver: <ul style="list-style-type: none"> • Drift, vedlikehold og mindre utbyggingsprosjekter – Planlegging – Prosjektering – Utbygging • Drift og vedlikehold – Beredskap 	Oppgaver: <ul style="list-style-type: none"> • Drift, vedlikehold og mindre utbyggingsprosjekter – Planlegging – Prosjektering – Utbygging • Drift og vedlikehold – Beredskap 	Oppgaver: <ul style="list-style-type: none"> • Drift, vedlikehold og mindre utbyggingsprosjekter – Planlegging – Prosjektering – Utbygging • Drift og vedlikehold – Beredskap 	Oppgaver: <ul style="list-style-type: none"> • Drift, vedlikehold og mindre utbyggingsprosjekter – Planlegging – Prosjektering – Utbygging • Drift og vedlikehold – Beredskap 	Oppgaver: <ul style="list-style-type: none"> • Drift, vedlikehold og mindre utbyggingsprosjekter – Planlegging – Prosjektering – Utbygging • Drift og vedlikehold – Beredskap

Figur 10: Mulig organisering av nivå to i divisjon Veg

Tilsvarende som for divisjon Veg, vil divisjon Transport og samfunn organiseres med enheter for landsdekkende oppgaver (NTP-utredninger, byvekstavtaler, mm.). Videre vil forvaltningsoppgaver og oppgaver knyttet til den regionale og lokale samfunnsaktørrollen organiseres gjennom den samme inndelingen som for divisjon Veg. Geografiske enheter på nivå to vil ivareta lokalt og regionalt samfunnsansvar.

REGIONSJEFENS VURDERING

Den nye organiseringen av Statens vegvesen vil innebære fortsatt regional og lokal tilstedeværelse, men det er fare for at denne blir redusert, eller sentralisert innenfor de nye fylkene.

For det første på grunn av at flere oppgaver samles i Oslo, knyttet til Vegdirektøren, og for det andre på grunn av flyttingen av fylkesvegadministrasjonen fra Statens vegvesen til fylkeskommunene (i Innlandet lagt til Hamar), og for det tredje på grunn av de pålagte kostnadsreduksjonene. Statens vegvesen skal spare inn 1,7 mrd. kroner før 2023, så i tillegg til andre tiltak må det ventes nedbemanning.

Det er de samlede, og ikke samordnede beslutninger i fylkeskommunene, stat og hos andre aktører, som nå gjør dette til en meget sentral og kritisk sak for deler av Innlandet, og for Lillehammer spesielt. Disse store endringene berører flere byer og regionsentra, herunder Gjøvik hvor spesielt regionkontoret synes utsatt for nedleggelse. Fylkestingene, og Fellesnemnda for Innlandet fylkeskommune, kjente ikke til hvilke endringer som Statens vegvesen vil gjennomgå, da de fattet sine vedtak om flytting av fylkesvegadministrasjonen. Videre ser vi at denne utviklingen bør tas med i betraktning for saksfremstilling og vedtak når Fellesnemnda for Innlandet skal behandle overflytting av 144 arbeidsplasser innen SVV fra Lillehammer til Hamar. (sak i AU Fellesnemnd 17.1)

Dette skremmende bildet har etter hvert gått opp for flere av Innlandets ansvarlige politikere, og fylkesutvalget i Oppland fattet den 15. januar et vedtak om å styrke Lillehammer som videre lokaliseringssted for Statens vegvesen. Dette vedtaket ble fattet før Statens vegvesen offentliggjorde sin anbefaling. Slik situasjonen nå vil bli, undermineres målet om en balansert utvikling i Mjøsregionen fra flere hold, både fylkeskommunale, statlige og andre. Imidlertid har fylkeskommunene fortsatt muligheten til å endre dette fremtidsbildet.

Konklusjon:

For å unngå å bidra til enda større utarming av Lillehammer som administrasjonssted, og redusere konsekvensene for arbeidsliv, verdiskapning og arbeidstakere, må Fellesnemnda og fylkestingene reversere beslutningen om å flytte fylkesvegadministrasjonen til Hamar, og beslutte at dette fortsatt skal ligge på Lillehammer.

Vi forventer videre at vegkontorene og trafikkstasjonene på Fagernes, Gjøvik, Otta og Lillehammer opprettholdes slik at tilbudet til trafikanter og næringslivet ikke svekkes, samt

at fylkeskommunene må bygge opp en strategi for å motvirke at offentlige arbeidsplasser sentraliseres ytterligere.

Vedlegg: Brev til Fylkestingene og fellesnemda

Sak i Arbeidsutvalgets fellesnemd

Konsekvens for folkehelse:

«Skriv her»