



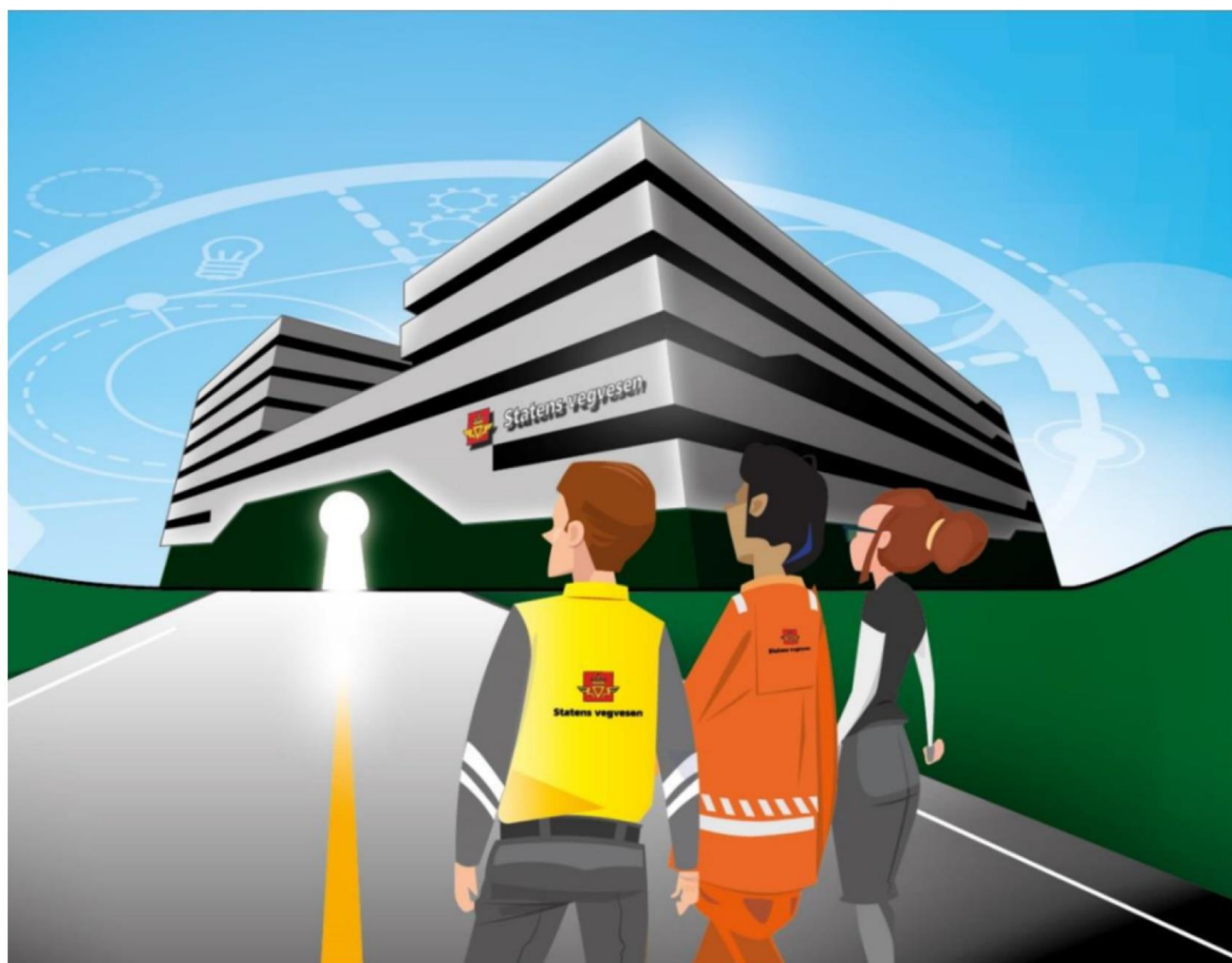
Statens vegvesen

# Forslag til lokalisering

Utredning om lokalisering for Statens vegvesen i ny organisasjon fra 1. januar 2020

Rapport

20. mai 2019



## Innhold

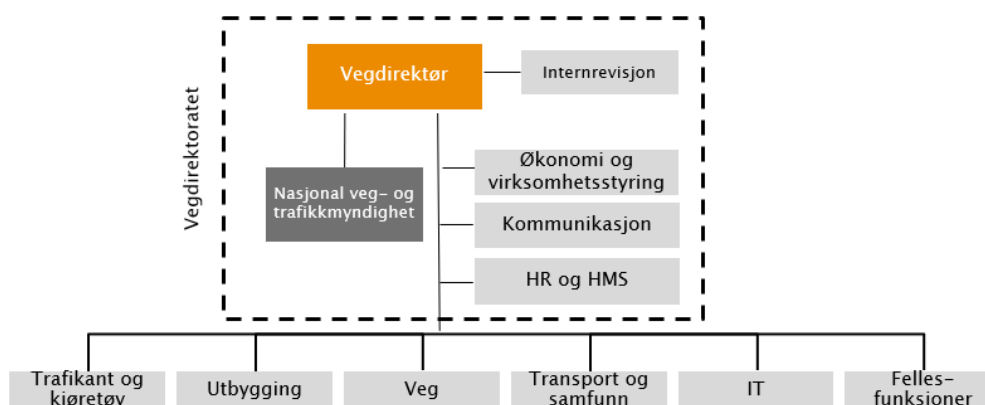
1. Sammendrag .....	3
2. Innledning og bakgrunn .....	6
3. Føringer for lokalisering .....	8
3.1 Retningslinjer for lokalisering .....	8
3.2 Plan for lokalisering av statlige arbeidsplasser .....	9
3.3 Organisering av regional stat .....	9
3.4 Utdrag fra regjeringsplattformen .....	10
3.5 Hovedstruktur for organisering av Statens vegvesen .....	10
3.6 Fordeling av statlige arbeidsplasser mellom fylker .....	12
4. Stedsavhengigheter .....	12
4.1 Divisjon Trafikant og kjøretøy .....	14
4.2 Divisjon Veg .....	14
4.3 Divisjon Utbygging .....	14
4.4 Divisjon Transport og samfunn .....	15
4.5 Divisjon IT .....	15
4.6 Divisjon Fellesfunksjoner .....	15
4.7 Vegdirektoratet .....	15
5. Eiendomskostnader og kontraktsforhold .....	16
6. Lokalisering av divisjonsledelse og ledelse av geografiske avdelinger i divisjon Veg og divisjon Transport og samfunn .....	17
6.1 Lokalisering av divisjonsledelsen .....	20
6.2 Lokalisering av geografiske avdelinger i divisjon Veg og divisjon Transport og samfunn .....	24
6.3 Lokalisering av Vegdirektoratet .....	26
7. Utflytting av arbeidsplasser fra Oslo .....	26
8. Vurdering av lokasjoner og tjenestetilbud .....	27

# 1. Sammendrag

Statens vegvesen er i stor omstilling som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunene, digitalisering av tjenester og krav om effektivisering av alle deler av virksomheten.

Overføringen til fylkeskommunene innebærer at antall stillinger i Statens vegvesen blir redusert fra om lag 6800 til 4850 fra 1.1.2020. I tillegg er det satt krav til effektivisering av virksomheten, som vil innebære en ytterligere reduksjon på anslagsvis 300 – 500 stillinger fram til 1.1.2025.

Det er besluttet ny hovedstruktur for organisering av Statens vegvesen. Nåværende regionmodell blir erstattet av en divisjonsmodell. Mange oppgaver i dagens Vegdirektorat flyttes til divisjonene, noe som medfører at direktoratet reduseres fra om lag 1100 til 400 stillinger. Ny organisatorisk hovedstruktur blir slik:



Ny organisasjon og færre ansatte gjør det nødvendig med en nærmere vurdering av lokaliseringen for virksomheten, og er bakgrunnen for at Samferdselsdepartementet (SD) har gitt Vegdirektoratet i oppdrag å utrede og foreslå lokalisering av enheter i organisasjonen. Departementet har også bedt om utredning og forslag til ny tjenesteleveransemodell og -struktur på trafikant og kjøretøyområdet.

Denne rapporten er et svar på departementets oppdrag om lokalisering. Dette omfatter også trafikant og kjøretøyområdet, selv om det for dette området foreligger en egen utredning og rapport med forslag til endringer i tjenestetilbudet.

Statens vegvesen har lagt til grunn at utredningen skal besvare seks hovedspørsmål:

- Hvor skal Vegdirektoratet og ledelsen av de seks divisjonene være lokalisert?
- Hvor skal ledelsen av geografiske enheter på nivå 2 i divisjon Veg og divisjon Transport og samfunn være lokalisert?
- Hvor mange arbeidsplasser skal flyttes ut av Oslo?
- Hvilke av dagens lokasjoner er aktuelle å legge ned eller nedskalere?
- For oppgaver som flyttes geografisk: Hvilke tiltak kan motvirke tap av nødvendig kompetanse og kapasitet?
- Hvordan endres tjenestetilbudet for brukerne på trafikant- og kjøretøyområdet?

Gjeldende retningslinjer og veileder for lokalisering av statlige arbeidsplasser (Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD), 2014 og 2018) er, sammen med flere andre

lokaliseringspolitiske føringer, lagt til grunn i vurderingene for å besvare spørsmålene om lokalisering.

God fordeling mellom landsdeler har vært en grunnleggende forutsetning i utredningsarbeidet. Dette samsvarer godt med formålet i gjeldende retningslinjer. Det bidrar også positivt til oppgavegjennomføring og kostnadseffektivitet fordi en slik fordeling gjør det mulig å bygge videre på mye av den eksisterende fag- og styringskompetansen i etaten. Et viktig utgangspunkt har derfor vært å fordele ledelsen av divisjonene på alle landsdelene, så langt dette er ansett som mulig og effektivt.

En annen grunnleggende forutsetning har vært å ta utgangspunkt i de eksisterende 17 største lokasjonene i Statens vegvesen. Dette er et naturlig valg som følger av at Statens vegvesen skal redusere sin virksomhet betydelig på grunn av regionreformen og overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunene. Det gjennomgående bildet er at det vil bli betydelig færre ansatte i Statens vegvesen på alle dagens lokasjoner. Det betyr at det framstår lite hensiktsmessig å bygge opp på nye steder.

For de aktuelle 17 stedene er det gjort analyser og vurderinger i henhold til metodikk som framgår av veiledning til gjeldende retningslinjer for lokalisering av statlige arbeidsplasser, og som resulterer i rangeringer av stedene etter lokaliseringspolitiske kriterier og etter kriterier for virksomhetens behov.

Resultatet av vurderingene er:

- Vegdirektoratet foreslås lokalisert i Oslo.
- For ledelsen av divisjonene foreslås slik lokalisering:

Trafikant og kjøretøy: **Arendal**  
Veg: **Tromsø**  
Utbygging: **Bergen**  
Transport og samfunn: **Trondheim**  
IT: **Drammen**  
Fellesfunksjoner: **Moss**

Divisjonsledelsen vil omfatte 25 – 50 ansatte. Alle divisjonene vil ha ansatte spredt i hele landet etter behov som følger av oppgavene.

For de fem geografiske enheter på nivå 2 i divisjon Veg og divisjon Transport og samfunn, foreslås ledelsen lokalisert der regionvegkontorene i dag har hovedsete:

**Bodø**  
**Molde**  
**Leikanger**  
**Arendal**  
**Lillehammer**

Det vil bli flere ansatte for disse enhetene/stedene enn for divisjonsledelsene. Bakgrunnen for dette er at det bygges videre på eksisterende store kompetansemiljøer på dagens regionhovedsteder. De fem geografiske enhetene vil også ha ansatte spredt innenfor de fem områdene etter behov som følger av oppgavene.

Det er forutsatt at om lag 270 stillinger skal flyttes ut av Oslo.

I Vegdirektoratet er det om lag 1100 hele stillinger, hvorav om lag 570 er lokalisert i Oslo og om lag 530 utenfor Oslo. I ny organisasjon er det forutsatt rundt 350 stillinger i Vegdirektoratet i Oslo og rundt 50 stillinger utenfor Oslo. Dette innebærer at rundt 220 stillinger flyttes ut av Vegdirektoratet til divisjonene utenfor Oslo. I tillegg kommer utflytting av rundt 50 stillinger i Region øst som i dag er lokalisert i Oslo, men hvor oppgavene ikke har stedlig binding til Oslo-området. Det betyr at det er aktuelt å flytte rundt 270 stillinger ut av Oslo

Statens vegvesen er i dag lokalisert på over 200 steder. Den store reduksjonen i antall ansatte innebærer behov for å redusere virksomheten ved de fleste av dagens lokasjoner. Noen vil også være aktuelle å legge ned. Dette framkommer av kart og tabeller i kapittel 8. I tabellene er det også forklart hvilke endringer som er foreslått i tjenestetilbudet på trafikant- og kjøretøyområdet.

Selv om Statens vegvesen skal redusere virksomheten og legge ned noen lokasjoner, krever oppgaveutførelsen at etaten fortsatt må være tilstede i hele landet. Forslaget til lokalisering bygger opp om dette. Overføringen av vegadministrasjon til fylkeskommunene må også tas med i dette bildet, fordi det innebærer at et stort antall arbeidsplasser videreføres lokalt i fylkene.

Forslaget til lokalisering betyr at det i hovedsak vil være mulig å unngå stor flytting. Utflyttingen fra Oslo er et unntak fra dette. Forslaget her gjør det er nødvendig med avbøtende tiltak for at Statens vegvesen skal være i stand til å utføre viktige samfunnsoppgaver og opprettholde tilstrekkelig sikkerhet i vegsystemet. Tiltak for å motvirke kompetanseflukt, vil være generelle og individuelle overgangsordninger som gjør det mulig å gjennomføre utflytting over flere år.

Usikkerhet om Statens vegvesens organisering og lokalisering er en stor utfordring i en prosess hvor det også skal overføres mange ansatte til fylkeskommunene. Dette merkes nå ved at unormalt mange slutter i Statens vegvesen. Det er stor risiko for et kompetansetap som vil medføre at Statens vegvesen på flere områder vil få problemer med å utføre oppgavene som er forventet at etaten skal utføre. Det er derfor stort behov for en beslutning om lokalisering før sommerferien 2019, og klare signaler om at det vil bli overgangsordninger som gir mulighet for å gjennomføre utflytting over flere år.

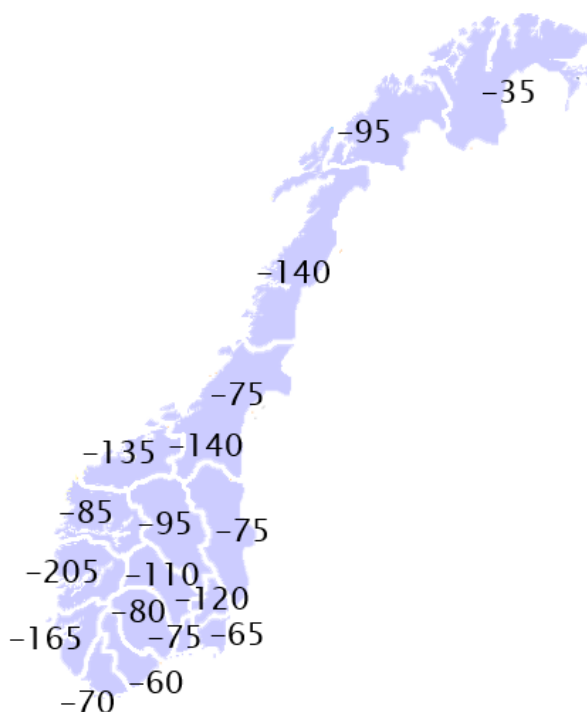
For trafikant- og kjøretøyområdet er det forutsatt at plan for implementering av ny tjenesteleveransemodell og -struktur, skal foreligge og være igangsatt 1. juni 2020. Dette er en plan som vil innebære gradvise endringer fram til mål som skal være oppfylt 1.1.2025. Vi mener at det må være en tilsvarende tilnærming for kontorsteder og spesialbygg. I og med at det er aktuelt med mye samlokalisering for virksomhetsområdene veg, transport og trafikant og kjøretøy, bør det senest 1. juni 2020 foreligge en samlet gjennomføringsplan som omfatter alle virksomhetsområdene i etaten. Hvis leieforholdene tilsier det kan det være behov for å iverksette enkelte endringer før dette.

Den foreslåtte lokaliseringen er et viktig bidrag for å nå målet om reduksjon i interne kostnader. Dersom det blir gjort andre valg for lokalisering, vil Statens vegvesens mulighet til å nå effektiviseringsmålet bli redusert.

## 2. Innledning og bakgrunn

Beslutninger om overføring av fylkesvegadministrasjon til fylkeskommunene, krav om effektivisering og digitalisering av tjenester, innebærer at antall stillinger i Statens vegvesen vil bli vesentlig redusert. I dag er det om lag 6800 hele stillinger i Statens vegvesen. Beregnet antall stillinger fra 1.1.2020 er om lag 4850, og kan være ytterligere redusert med 300 – 500 stillinger i løpet av 2023/2024. Dette er en stor reduksjon, som også må innebære nedlegging/nedskalering av tjenestesteder.

Det er besluttet at fylkesvegadministrasjonen skal overføres fra Statens vegvesen til fylkeskommunene fra 1.1.2020. Beslutningen framgår av Prop. 1 S (2018 – 2019) og Meld. St. 6 (2018 – 2019). Statens vegvesen har gjennomført en kartlegging/beregning som viser at fylkesvegoppdragene i 2018 utgjorde om lag 1850 av om lag 6800 stillinger i Statens vegvesen.



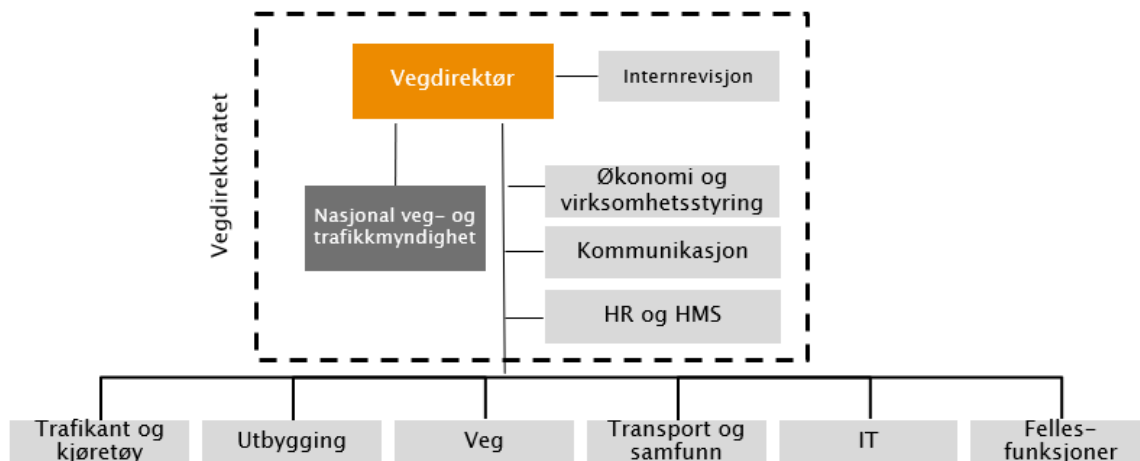
*Figur 1 - Fylkesvis reduksjon i antall stillinger i Statens vegvesen som følge av overføring av fylkesvegadministrasjonen til fylkeskommunene*

I Prop. 1 S (2018-2019) har regjeringen satt krav om at de interne kostnadene i Statens vegvesen skal reduseres fra 11,7 mrd. (2017-kr) til 10 mrd. (2017-kr) i løpet av 2023/2024, dvs. et krav om at de interne kostnadene skal være 1,7 mrd. (2017-kr) lavere i 2025 enn i 2017. På grunn av overføringen av fylkesvegadministrasjonen til fylkeskommunene, vil effektiviseringskravet på 1,7 mrd. kroner bli justert. Det er særlig pekt på effektiviseringspotensial innenfor vegområdet, trafikant- og kjøretøyområdet og støttefunksjoner.

Med bakgrunn i Prop. 1 S, ga SD i brev av 29. oktober 2018 (vedlegg 1), oppdrag til Vegdirektoratet om å utrede ny organisering av Statens vegvesen og særlige tema på trafikant og kjøretøyområdet. Det ble satt frist 15. januar 2019 for ferdig utredning av organisering. For trafikant- og kjøretøyområdet, ble det i dialogen med departementet satt frist 10. mai (senere utsatt til 20. mai) med å legge fram et forslag til ny tjenesteleveransemodell og -struktur. Lokalisering på trafikant- og

kjøretøyområdet inngår i denne rapporten selv om tjenesteleveransemodell og -struktur er nærmere omhandlet i en egen rapport.

Vegdirektoratet la 15. januar 2019 fram rapporten «Fra regioner til divisjoner» med forslag om endring fra dagens regionbaserte organisasjonsmodell til en funksjonsbasert modell med divisjoner:



Figur 2 - Hovedstruktur for framtidig organisering av Statens vegvesen

I brev av 19. mars 2019 (vedlegg 2) ber departementet om at det blir gjennomført en omorganisering som foreslått i rapporten, samt at utredning og forslag til lokalisering blir lagt fram 10. mai 2019 samtidig med forslag til ny tjenesteleveransemodell og -struktur på trafikant- og kjøretøyområdet. Fristen ble senere forlenget til 20. mai 2019.

Som det framgår av rapporten «Fra regioner til divisjoner», skal ny organisasjonsmodell bidra til mål om:

- Effektiv styring med klare roller og ansvar i etaten.
- «Mer veg for pengene» gjennom styrket gjennomføringsevne og mer effektiv drift av etaten.
- Å 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.
- Å sikre effektiv utvikling, bruk av ny teknologi og digitalisering av tjenester og prosesser.
- Å utvikle et godt regelverk gjennom et sterkt regelverksutviklingsmiljø.

Reduksjon i tjenestesteder er hovedbildet for Statens vegvesens framtidige lokalisering. Dette er en direkte følge av overføringen av fylkesvegadministrasjonen til fylkeskommunene og behovet for effektivisering.

Statens vegvesen er en stor organisasjon med mye spesialisert kompetanse spredt i hele landet. Lokaliseringen av virksomheten har derfor stor betydning for etatens muligheter for å levere i henhold til pålagte oppgaver, samfunnsbehov og behov hos ulike interessenter: overordnede myndigheter, andre vegeiere, næringsliv og trafikanter. Det er knyttet stor risiko til store flyttinger av en del spesialiserte kompetansemiljøer.

Utgangspunktet med reduksjonen i tjenestesteder og behovet for å ta vare på spesialisert kompetanse, gjør det klart mest fordelaktig å vurdere lokalisering med utgangspunkt i eksisterende lokasjoner. En annen tilnærming vil medføre uforholdsmessig store personell- og bygningskostnader.

Mange oppgaver i Statens vegvesen er stedbundne, og må utføres over hele landet med nærhet til:

- Oppgavene med drift, vedlikehold og utbygging av vegnettet.
- Brukerne av tjenestene på trafikant- og kjøretøyområdet.
- Oppgavene med kontroll av kjøretøy på veg.
- Lokale og regionale myndigheter og aktører.

Dette kommer også til uttrykk i dag gjennom at Statens vegvesen har ansatte spredt over hele landet på over 200 lokasjoner. Om lag 85 % av de ansatte har tjenestested utenfor Oslo. Med stor reduksjon i antall ansatte, krav om omfattende effektivisering og muligheter for digitalisering av flere tjenester, er det selvsagt at antall tjenestesteder må reduseres og at mange tjenestesteder må nedskaleres. Statens vegvesen vil likevel fortsatt være en stor organisasjon med oppgaver og tjenestesteder over hele landet. Med utgangspunkt i gjeldende statlige retningslinjer for lokalisering av arbeidsplasser og den situasjonen Statens vegvesen står i, er det noen helt sentrale spørsmål knyttet til lokalisering:

- Hvor skal Vegdirektoratet og ledelsen av de seks divisjonene være lokalisert?
- Hvor skal ledelsen av geografiske enheter på nivå 2 i divisjon Veg og divisjon Transport og samfunn være lokalisert?
- Hvor mange arbeidsplasser skal flyttes ut av Oslo?
- Hvilke av dagens lokasjoner er aktuelle å legge ned eller nedskalere?
- For oppgaver som flyttes geografisk: Hvilke tiltak kan motvirke tap av nødvendig kompetanse og kapasitet?
- Hvordan endres tjenestetilbudet for brukerne på trafikant- og kjøretøyområdet?

### 3. Føringer for lokalisering

Lokalisering av statlige arbeidsplasser krever avveining mellom faglige -, effektivitets- og lokaliseringspolitiske hensyn. Statens vegvesens utgangspunkt må være hva som er faglig forsvarlig og hva som er kostnadseffektivt for oppgaveutførelsen. Samtidig er det stor politisk interesse for lokalisering av statlige virksomheter. Dette kommer også til uttrykk gjennom flere overordnede føringer som må legges til grunn i vurderingene:

- Retningslinjer og veileder for lokalisering av statlige arbeidsplasser (KMD, 2014 og 2018).
- Plan for lokalisering av statlige arbeidsplasser (KMD, 2017).
- Organisering av regional stat (Anbefalinger fra Difi, 2018/2019).
- Regjeringsplattformen (Granavolden, januar 2019).
- Besluttet hovedstruktur for organisering av Statens vegvesen (SD, 19. mars 2019).
- Brev fra KMD til øvrige departementer om fordeling av statlige arbeidsplasser mellom fylker (KMD, 11. april 2019).

#### 3.1 Retningslinjer for lokalisering

Virkeområdet for retningslinjene er blant annet angitt til å gjelde den situasjonen Statens vegvesen står overfor: omlokalisering av virksomheter og oppgaver som følge av bl.a. strukturendringer og rasjonalisering.

Formålet med retningslinjene:

- En fordeling av statlige arbeidsplasser som bidrar til å utvikle robuste arbeidsmarkeder i alle deler av landet.
- Lokalisering av statlig tjenesteproduksjon som i størst mulig grad sikrer befolkningen i alle deler av landet god tilgang til statlige tjenester.



- At nye og omlokaliserte statlige virksomheter i hovedsak blir lokalisert utenfor Oslo.
- At kostnadseffektivitet og effektiv oppgaveutførelse blir inkludert i vurderingen av lokaliseringalternativ.

Ansvar og prosedyrer etter retningslinjene:

- Fagdepartementet skal gjøre endelig vedtak om lokalisering av underliggende virksomheter.
- Ved avgjørelse om lokalisering ved større strukturendringer og ved nyoppretting av statlig virksomhet, skal saken legges fram for regjeringen.
- Vurderinger av lokaliseringalternativ skal sendes KMD før endelig avgjørelse. Fagdepartementet har ansvar for å sikre at dette skjer. KMD skal få en rimelig frist på å avklare og gi tilbakemelding på om vurderingene oppfyller kravene i retningslinjene.

Formelle krav til vurdering:

- Skriftlig vurdering.
- Ved etablering av ny virksomhet eller nye enheter, skal vurderingen inneholde alternative steder for lokalisering. Minst tre alternativer bør vurderes, unntak fra dette skal begrunnes.
- Ved omlokalisering av virksomheter eller oppgaver som følge av strukturendringer og rasjonalisering, skal mulighetene i eksisterende regionstruktur vurderes.
- Som grunnlag for valg av og vurdering av alternative steder for lokalisering, skal vilkår for lokalisering, formålet med lokaliseringspolitikken og kostnadseffektivitet og effektiv oppgaveutførelse legges til grunn. De ulike hensynene skal veies mot hverandre, og det skal gå fram av vurderingen hvordan de ulike hensynene påvirker hverandre og på hvilken måte motstridende hensyn er behandlet.
- Ved forslag om å endre lokalisering av eksisterende statlig virksomhet skal det gjøres rede for konsekvensene for arbeidsmarked som mister statlige arbeidsplasser.
- Ved større strukturendringer har fagdepartementet ansvar for å vurdere behov for avbøtende tiltak.

I veilederen til retningslinjene er det gitt detaljerte beskrivelser av hva som bør vurderes under tre hovedpunkter:

- A. Vilkår for lokalisering basert på sektorens behov.
- B. Kostnadseffektivitet og effektiv oppgaveløsning.
- C. Vilkår basert på lokaliseringspolitiske mål.

I veilederen bes det om to rangeringer for lokaliseringssteder:

- 1) Rangering ut fra sektorspesifikke behov og kostnadseffektivitet.
- 2) Rangering ut fra lokaliseringspolitiske hensyn, etter en nærmere angitt vektning.

Hvordan disse to hensynene skal vurderes mot hverandre er etter ordlyden i veilederen:

*«hovedsakelig et politisk spørsmål og bør avklares i prosessen som følger etter at utredningen er ferdig».*

### 3.2 Plan for lokalisering av statlige arbeidsplasser

Planen utfyller retningslinjene og kan betraktes som kunnskapsgrunnlag for vurderingene som må gjøres etter retningslinjene. Planen beskriver blant annet en del arbeidsmarkedsforhold og erfaringer med etableringer/flyttinger av flere statlige virksomheter.

### 3.3 Organisering av regional stat

Difi har på oppdrag fra KMD utarbeidet en rapport med en anbefaling for hvordan noen statlige virksomheter, herunder Statens vegvesen, bør tilpasse sin organisering til inndelingen i fylkeskommuner. Utdrag fra Difis anbefaling:

- Statsetatene bør ha stor grad av frihet i å vurdere behovet for regional og lokal organisering i lys av endringer i målgruppens behov, mønster for brukerkontakt, samordningsbehov med andre aktører, spesialiseringsbehov og digitaliseringsmuligheter.

- Der det er behov for regional organisering bør inndelingen av etatens regionale ledd i utgangspunktet følge fylkesgrensene.
- Inndelingen av lokale kontorer av statsetatene bør tilpasses gjeldende kommune- og fylkesinndeling.

Etter Difis vurdering bør hensynet til samordning vektlegges ved (ny) lokalisering av statlige regionale kontorer. Det innebærer plassering nær regionale knutepunkt. Det gjør det enklere med samhandling både for regionale og kommunale samarbeidspartnere.

I rapporten «Fra regioner til divisjoner» er det anbefalt fem samlokaliserte geografiske enheter på organisasjonsnivå 2 i divisjon Veg og divisjon Transport og samfunn, tilpasset de nye fylkesgrensene. Dette er anbefalt for å sikre et godt kontaktpunkt for lokale aktører og for at Statens vegvesen effektivt skal kunne gjennomføre sine oppgaver som samfunnsaktør. Denne tilpasningen samsvarer med Difis anbefaling om tilpasning til den nye fylkesinndelingen.

### 3.4 Utdrag fra regjeringsplattformen

Regjeringen vil:

- Lokalisere nye offentlige kompetansearbeidsplasser over hele landet, også utenfor de største byene. Ny statlig virksomhet skal som hovedregel etableres utenfor Oslo.
- Følge opp planen om utflytting av statlige arbeidsplasser fra 2016, og arbeide for ytterligere utflyttinger i perioden.
- Sikre helhetlig oversikt og koordinering av flytting, nedleggelse og opprettelse av statlige arbeidsplasser. Ved strukturendringer vil regjeringen sikre en fortsatt god regional fordeling av statlige kompetansearbeidsplasser.

### 3.5 Hovedstruktur for organisering av Statens vegvesen

Framtidig hovedstruktur for organisering av Statens vegvesen framgår av figur 2 på side 7. Strukturen er basert på departementets tilbakemelding på rapporten «Fra regioner til divisjoner». Rapporten berører i liten grad lokaliseringsspørsmål, men det er likevel noen beskrivelser om geografi.

I beskrivelsen for den anbefalte funksjonsmodellen:

*«Modellen gir, i likhet med de øvrige vurderte, 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.»*

*Som en konsekvens av behov for nærhet til oppgaver og tidligere valg om lokalisering av landsdekkende oppgaver, er Statens vegvesen i dag organisert med om lag 85 % av de ansatte utenfor Oslo. Uavhengig av organisatorisk modell vil digital tjenesteutvikling og opphør av fylkesvegoppgaver innebære behov for færre tjenestesteder. Det vil imidlertid fortsatt være behov for å videreføre en desentral struktur.»*

I beskrivelsen for divisjon Veg og divisjon Transport og samfunn:

*«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. Ut fra vurderinger om effektivitet og etatens oppgaver som samfunnsaktør, anses det som hensiktsmessig med fire til seks*

*geografiske enheter med en inndeling som ikke bryter med de nye fylkesgrensene fra 1.1.2020. Det anbefales fem geografiske enheter med utgangspunkt i dagens regioner.»*

I beskrivelsen for divisjon Trafikant og kjøretøy:

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

I beskrivelsen for divisjon Utbygging:

*«Geografisk dimensjon i styring og organisering av divisjon Utbygging må være dynamisk og tilpasset porteføljen.»*

I beskrivelsen for divisjon Veg:

*«Figur 10 illustrerer en geografisk dimensjon på nivå to i divisjon Veg, under divisjonsdirektør. Landsdekkende spesialistoppgaver innenfor geofag, laboratorier og bru legges til egen avdeling for Nasjonale oppgaver og leverer tjenester til de geografiske enhetene i egen divisjon og til divisjon Utbygging.»*

I beskrivelsen for divisjon Transport og samfunn:

*«Videre vil forvaltningsoppgaver som ikke bare gjelder riksveg (vedtak knyttet til skilt og oppmerking), 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.»*

Departementet har i stor grad sluttet seg til den foreslåtte organisasjonsstrukturen i rapporten «Fra regioner til divisjoner», men ber om at behovet for en egen IT-divisjon vurderes nærmere. Departementet viser i denne sammenheng til at det i rapporten framkommer at det skal gjøres ytterligere vurderinger av oppgaver og innhold på IT-området.

Statens vegvesen mener at en egen IT-divisjon gir størst mulighet for å lykkes i et omfattende digitaliseringsarbeid etaten står overfor.

Systemeieransvaret og ansvaret for å sette digitaliseringsagendaen på virksomhetsområdene veg, transport og trafikant og kjøretøy, må tilligge de aktuelle fagdivisjonene. Det kan derfor reises spørsmål om ressursene til utvikling og digitalisering i sin helhet også bør legges til fagdivisjonene, og om driftsoppgaver knyttet til infrastruktur og brukerstøtte bør legges til divisjon Fellesfunksjoner.

Erfaringene med digitalisering, særlig på trafikant- og kjøretøyområdet, viser at det er mulig å oppnå store effektivitetsgevinster og brukervennlige løsninger. Det er stort potensial for videre digitalisering på trafikant- og kjøretøyområdet og på veg- og transportområdet.

Digitalisering handler om å se muligheter for hva teknologien kan brukes til og hvordan den kan bidra til å utvikle virksomheten i alle ledd i organisasjonen. Digital teknologi fordrer at vi tenker verdiskaping og organisering på nye måter for å forstå at digitalisering nå mer handler om mennesker, prosesser og organisasjon enn teknologien i seg selv. Derfor er ansvaret for å utvikle og videreutvikle de digitale løsningene lagt til fagdivisjonene og integreres med regelverksarbeid, forvaltning og systemutvikling for å sikre fremtidig verdiskaping.

I kraft av å være nasjonalt fagorgan bør Statens vegvesen gi retning for utvikling av intelligente transportsystemer. Det genereres store datamengder fra vegområdet og fra trafikant- og kjøretøyområdet. Sammen med den teknologiske utviklingen gir dette mulighet til å utvikle nye

løsninger for bedre og mer effektive tjenester. For å utnytte disse mulighetene trengs systemer og et kraftsenter med spesialkompetanse.

I arbeidet med organisering av IT, har Statens vegvesen utvekslet erfaringer med andre etater som har mye erfaring med digitalisering av tjenester. Særlig Skatteetaten og NAV har det vært nyttig å dele erfaringer med. Difi har vært en god støtte i denne erfaringsutvekslingen. Dette har gitt et bedre grunnlag for å vurdere organisering og arbeidsmåter som kan skape mer kraft i digitaliseringen, og har ledet fram til en vurdering om at Statens vegvesen vil være best tjent med å gå inn i ny organisasjon med en IT-divisjon med basis i dagens IKT-avdeling. De viktigste argumentene for dette er:

- I en stor omstilling for Statens vegvesen er det hensiktsmessig å videreføre det som allerede fungerer godt. Dagens IKT-avdeling er en sentral felles enhet som siden 2010 i praksis langt på veg har fungert som en divisjon. Her vises det blant annet til områdegjennomgangen av etaten i 2018, hvor IKT-funksjonen i Statens vegvesen framheves som et godt eksempel på en suksessfull driftsmodell. Dagens IKT-avdeling har kompetanse og kapasitet til å utvikle seg videre som en god partner for fagsiden for utvikling, drift og vedlikehold av IT-løsninger.
- I en omstillingsfase hvor divisjonene blir tillagt store krav til effektivisering og bemanningsreduksjon, er det krevende å skape nok utviklingskraft for digitalisering og automatisering. En egen IT-divisjon vil gi større sikkerhet for at ledelsen gir utviklingsarbeidet tilstrekkelig oppmerksomhet, særlig gjennom en divisjonsleder som har IT som et avgrenset ansvar og som rapporterer direkte til vegdirektøren.

Det er en forutsetning at etaten må vri dagens ressursbruk og kompetanse i IKT-avdelingen fra et tyngdepunkt på forvaltning, drift og brukerstøtte, over mot roller som understøtter smidig utvikling og digitalisering. I etatsledelsen er det nødvendig med sterk styring og prioritering av digitaliseringstiltak. I IT-divisjonen og i fagdivisjonene må det være god kompetanse til å gjennomføre digitaliseringsprosesser i tverrfunksjonelle team.

### 3.6 Fordeling av statlige arbeidsplasser mellom fylker

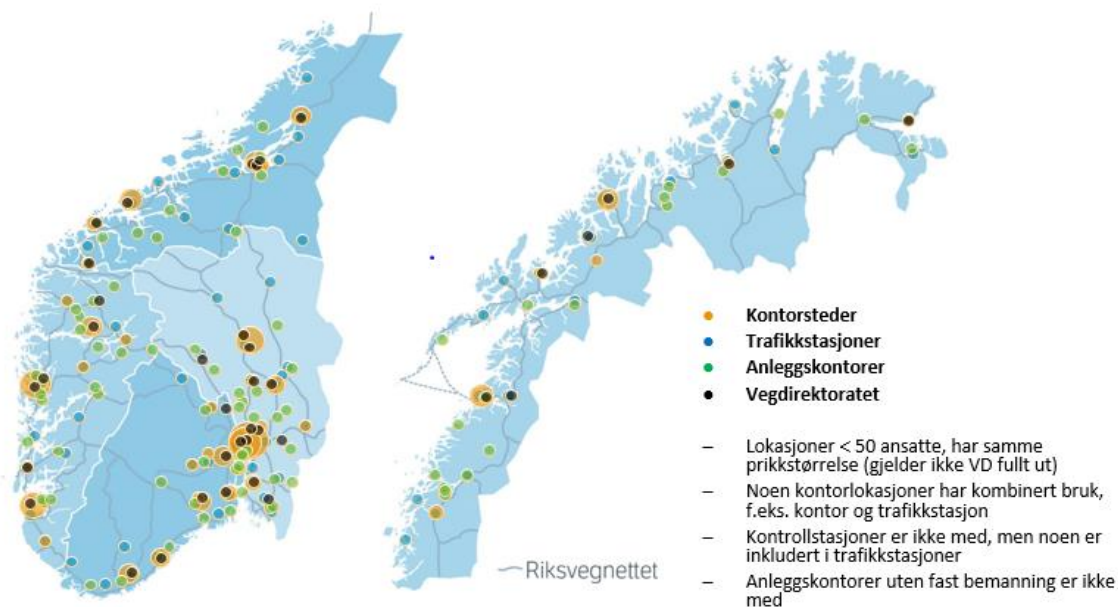
Regjeringen behandlet i mars 2019 avtaler mellom fylkeskommuner om fordeling av statlige arbeidsplasser. Det ble konkludert med at alle statlige virksomheter som planlegger etablering eller flytting av statlige arbeidsplasser, skal ta hensyn til lokaliseringspolitiske avtaler inngått mellom fylkeskommuner i forbindelse med regionreformen.

I brev av 11. april 2019 fra KMD til de øvrige departementene, er det redegjort for vedtak for Agder, Vestfold-Telemark, Vestland, Innlandet, Viken og Trøndelag. Det er også vist til den politiske debatten i Troms og Finnmark, hvor det er bekymring for utviklingen av offentlige arbeidsplasser i Vadsø.

Overføringen av fylkesvegadministrasjonen innebærer at fylkeskommunene bestemmer lokalisering av et stort antall arbeidsplasser overført fra Statens vegvesen. I vurderingen av framtidig lokalisering av Statens vegvesen, må det likevel tas hensyn til de lokaliseringspolitiske avtalene som foreligger.

## 4. Stedsavhengigheter

Statens vegvesen har i dag over 200 bemannede lokaliteter godt spredt over hele landet. Antall og spredning er en følge av mange stedsavhengige oppgaver. Illustrasjonen under gir en grov oversikt:



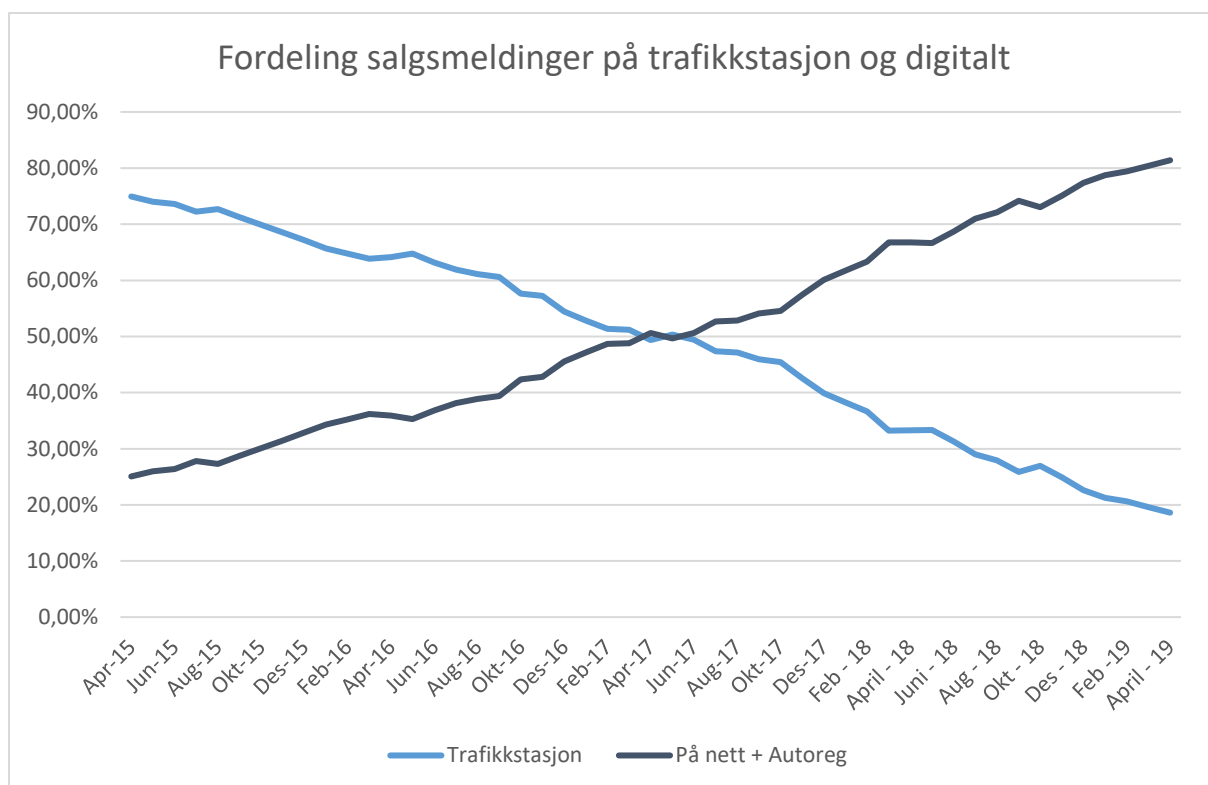
Figur 3 – Lokalisering av Statens vegvesen i 2019

Omfang og lokalisering av dagens kontorer, er en konsekvens av stedsavhengige oppgaver, oppgaveomfang og historiske valg. Et eksempel på det siste er beslutningen i 2003 om de fem regionhovedstedene: Lillehammer, Arendal, Leikanger, Molde og Bodø. Over tid har denne beslutningen medført at de fem stedene både har flere ansatte og en annen kompetanseprofil enn om andre steder hadde blitt valgt som regionhovedsteder.

Med overføring av fylkesvegadministrasjonen til fylkeskommunene og effektivisering, endres dagens bilde. I 2015 var det 7313 hele stillinger i Statens vegvesen. Ved utgangen av 2018 var det 6806 hele stillinger. Med forutsetning om bemanningsjustering i 2019 og at om lag 1850 hele stillinger vil være overført til fylkeskommunene 1.1.2020, vil det på dette tidspunktet være om lag 4850 hele stillinger i Statens vegvesen, og ytterligere 300 – 500 færre 1. januar 2025. Dette er en stor reduksjon i antall hele stillinger, som også må få konsekvenser i form av nedlegginger og nedskaleringer av tjenestesteder for å oppnå effektiv drift.

Oppgavene som følger med overføringen til fylkeskommunene, er etter sin art de samme som Statens vegvesen skal utføre for riksvegene. Det betyr at det fortsatt vil være behov for lokal tilstedeværelse for mange oppgaver og dermed betydelig geografisk spredning av ansatte på vegområdet og transportområdet. Stor geografisk spredning av ansatte på trafikant og kjøretøyområdet er også helt nødvendig for oppgaveutførelsen, særlig for førerprøving og for kontroll og godkjenning av kjøretøy.

Digitaliserte tjenester reduserer stedsavhengigheten for flere av Statens vegvesens oppgaver. Dette gir muligheter for en mer effektiv oppgaveutførelse for Statens vegvesen og bedre løsninger for brukere gjennom nettbaserte tjenester. Et godt eksempel på dette er salgsmeldinger for kjøretøy. Det registreres om lag 1 million eierskifter for kjøretøy hvert år. Dette er en tjeneste som kan utføres digitalt eller på en trafikkstasjon. Figuren under viser hvordan fordelingen mellom digitalt og trafikkstasjon har utviklet seg de siste årene.



Figur 4 - Fordeling salgsmeldinger på trafikkstasjon og digitalt i perioden april 2015 – april 2019.

#### 4.1 Divisjon Trafikant og kjøretøy

For divisjon Trafikant og kjøretøy vil det være sterke stedsavhengigheter knyttet til kontroll av kjøretøy på veg. Det vil også være behov for stor spredning i tjenestetilbudet, hvor faglige krav til tjenestene og brukeromfanget vil være avgjørende faktorer. Dette er det nærmere redegjort for i egen rapport med forslag til ny tjenesteleveransemodell og -struktur på trafikant- og kjøretøyområdet. Ut over dette har divisjonen ingen sterke geografiske avhengigheter. Det er imidlertid viktig å være klar over at divisjonen har en klar konsentrasjon av spesialisert kompetanse i Oslo som er vanskelig å erstatte og som det må anses som helt nødvendig å bygge videre på.

#### 4.2 Divisjon Veg

For divisjon Veg er det sterke stedsavhengigheter for flere oppgaver. Dette gjelder for avdelingens hovedoppgaver: utbygging og drift og vedlikehold. I tilknytning til disse hovedoppgavene er det også helt nødvendige stedsavhengige oppgaver med planlegging og grunnerverv og omfattende behov for fagressurser med varierende behov for geografisk tilknytning. Divisjonen har oppgaver som har sterk sammenheng med rollen divisjon Transport og samfunn har som samfunnsaktør og kontaktpunkt lokalt og regionalt for andre aktører. På nivå to i divisjon Veg er det derfor lagt til grunn fem geografiske avdelinger samlokalisert med tilsvarende geografiske avdelinger i divisjon Transport og samfunn.

#### 4.3 Divisjon Utbygging

Divisjon Utbygging har sterke geografiske avhengigheter. De enkelte prosjektene må være lokalisert nær der utbyggingen faktisk foregår. Når det gjelder oppgaver med planlegging, grunnerverv og behovet for fagressurser, har divisjon Utbygging tilsvarende geografiske avhengigheter som i divisjon

Veg. Porteføljen i divisjon Utbygging vil omfatte hele landet, men hovedtyngden av utbyggingsprosjektene er på Østlandet og Vestlandet i de nærmeste 10 årene, jf. Nasjonal transportplan 2018 – 2029. Den geografiske organiseringen av utbyggingsområder må være dynamisk etter endringer i utbyggingsporteføljen over tid.

#### 4.4 Divisjon Transport og samfunn

Divisjon Transport og samfunn vil ha en del oppgaver med noe av den samme stedsavhengigheten som i divisjon Veg. Dette gjelder særlig myndighetsoppgaver knyttet til vedtak etter vegloven for riksveg (byggegrenser, avkjørsler, reklame etc.) og vedtak etter vegtrafikkloven for offentlig veg (signalanlegg, skilting og oppmerking). Divisjonen vil også være organisert med fagressurser som skal bidra i planlegging som grunnlag for Nasjonal transportplan, handlingsprogram, byvekstavtaler og by- og bompengepakker. Den regionale/lokale samfunnsaktørrollen og rollen som regionalt kontaktpunkt for Statens vegvesens myndighetsoppgaver, tilsier også en geografisk organisasjon som vil være i stand til god dialog og raske avklaringer med lokale aktører. Dette er bakgrunnen for at det på nivå to er lagt til grunn fem geografiske avdelinger i divisjon Transport og samfunn samlokalisert med tilsvarende enheter på divisjon Veg.

Med fem geografiske enheter er det mulig å bygge regionale transportplanleggingsmiljøer som er sterke nok til å gjennomføre utredninger knyttet til Nasjonal transportplan, konseptvalgutredninger, byutredninger, finansieringsvurderinger mm. Slike fagmiljøer bidrar til å styrke dialogen mellom Statens vegvesen, fylkeskommunene, kommunene og andre regionale og lokale aktører.

#### 4.5 Divisjon IT

For divisjon IT er det noen sterke interne avhengigheter knyttet til lokale IT-funksjoner der Statens vegvesen er lokalisert. Dette gjenspeiles i dagens organisasjon, hvor IT har bemanning spredt på 25 lokasjoner. Ut over disse lokale funksjonene er det i liten grad oppgaver med stedsavhengigheter. Det er imidlertid viktig å være klar over at divisjonen har en klar konsentrasjon av spesialisert kompetanse i Oslo, Lillehammer, Drammen og Skien som vil være krevende å erstatte og som det er store fordeler med å bygge videre på.

#### 4.6 Divisjon Fellesfunksjoner

For divisjon Fellesfunksjoner vil det være noen oppgaver med sterke interne avhengigheter, som f.eks. service- og driftsoppgaver knyttet til bygg. Noen oppgaver har ikke direkte geografiske avhengigheter, men kan best løses geografisk spredt med nærhet til kjerneoppgavene i Statens vegvesen. Noen oppgaver er det gunstig å samle geografisk, f.eks. slik det er gjort for lønn i Tromsø og regnskap i Vadsø.

#### 4.7 Vegdirektoratet

Vegdirektoratet vil bestå av Nasjonal veg- og trafikkmyndighet (NVTM) og vegdirektørens styringsenheter.

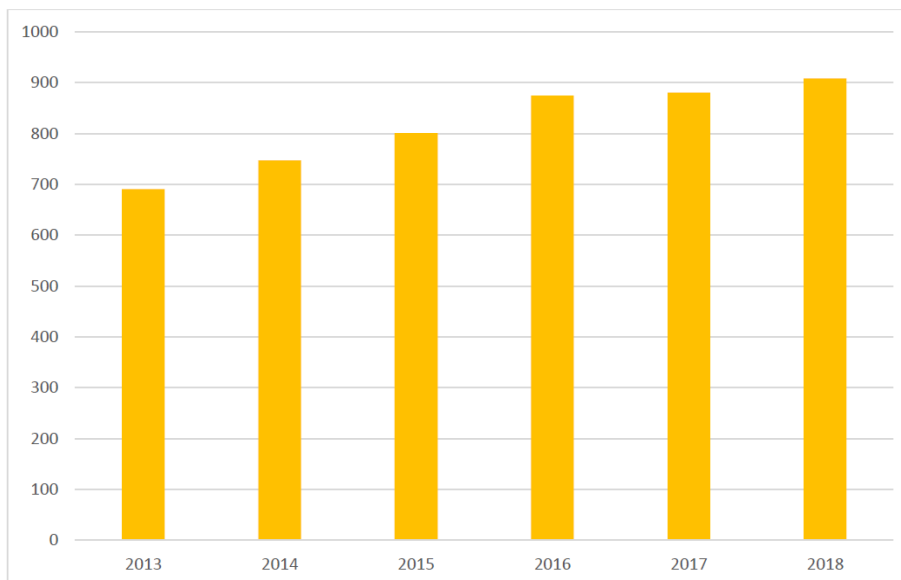
De geografiske avhengighetene i NVTM er knyttet til tre momenter: nærhet til kompetansemiljøer internt i Statens vegvesen, nærhet til eksterne kompetansemiljøer og i noen grad nærhet til SD. Kompetansen som er aktuell i NVTM er i dag i hovedsak konsentrert i Oslo- og Trondheimsområdet, men medarbeidere med spisskompetanse er lokalisert flere steder i landet. Den spesialiserte

kompetansen i Oslo, Trondheim og andre steder i landet, er svært vanskelig å erstatte og det må anses som helt nødvendig å bygge videre på denne.

Den tette kontakten med SD og andre myndigheter på nasjonalt nivå, tilsier at Vegdirektoratet bør være lokalisert i Oslo. Unntak fra dette vil være kompetanse som allerede er lokalisert i Trondheim og noen andre steder i landet. Vegdirektoratet må ha kompetanse og kapasitet til å sikre god kontakt og dialog med SD og til sikre gode leveranser til departementet på alle felter. Direktoratet må styre etatens dialog med departementet og sørge for at divisjonene følger opp det departementet etterspør.

## 5. Eiendomskostnader og kontraktsforhold

Totale eiendomskostnader var i 2018 rundt 900 mill. kr. Den største delen av kostnadene er knyttet til kontorsteder, trafikkstasjoner, kontrollstasjoner og anleggskontorer.



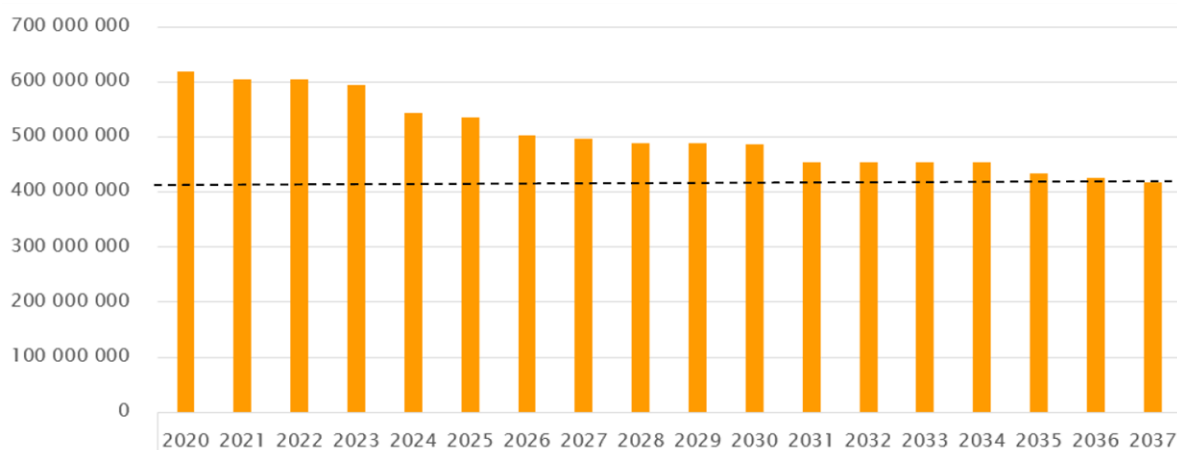
Figur 5 - Utvikling i eiendomskostnader i perioden 2013 – 2018 i millioner kroner

Det har vært en relativt sterk økning i eiendomskostnadene siden 2013.

Innsparinger i eiendomskostnader er et viktig element for å oppnå nødvendig effektivisering. Muligheten for å oppnå innsparinger, henger nøye sammen med arealutnyttelsen og tidspunkt for utløp av husleieavtalene. De første større husleiekontraktene løper ut i 2021 og 2023, men det store volumet kommer fra 2025 og senere.

Eksisterende avtaler for bygg innebærer at det vil ta lang tid før man kommer ned i «riktig» kostnadsnivå i forhold til arealbehovet. Dersom man legger til grunn at man i 2025 har gjennomført den forventede bemanningsreduksjonen, skulle kostnadsnivået vært på nivået vist for 2037. Differansen (kostnadene over stiplet strek) er et uttrykk for merkostnader ved at eiendomskostnadene ikke vil være fullt ut tilpasset arealbehovet i 2025. Overskuddsarealene er en følge av kontraktsforhold som antakelig ikke gjør det mulig å redusere i takt med nedgangen i antall ansatte. Til sammen vil dette arealoverforbruket kunne utgjøre rundt 1 mrd. kr i perioden 2020 – 2037, der årlig merkostnad synker utover i perioden.





Figur 6 – Sannsynlig utvikling i årlige eiendomskostnader i perioden 2020 - 2037

Det er store utløp av leiekontrakter i årene 2020, 2023, 2025 og 2030.

Disse økonomiske forholdene forsterker behovet for å oppnå best mulig utnyttelse av eksisterende lokasjoner. Nyetableringer framstår som uaktuelt.

Mulighetene for å redusere kostnadene er avhengig av mulighetene for salg av egne eiendommer og framleie og oppsigelser av leiekontrakter. Mulighetene for salg er begrenset fordi Statens vegvesen bare eier rundt 25 lokasjoner, og fordi de fleste av disse er trafikkstasjoner som skal videreføres. Oppsigelse av leiekontrakter er normalt ikke en mulighet, men her er det noe mer fleksibilitet i leiekontraktene med Statsbygg (rundt 30 lokasjoner), særlig i forbindelse med store omstillinger i statlige virksomheter. Framleie er en mulighet som flere steder kan være aktuell fordi fylkeskommunene vil trenge lokaler fram til det er funnet mer permanente løsninger for fylkesvegadministrasjonen.

## 6. Lokalisering av divisjonsledelse og ledelse av geografiske avdelinger i divisjon Veg og divisjon Transport og samfunn

I kapittel 3 er det gitt en oversikt over føringer for lokalisering av statlige arbeidsplasser. De politiske føringene handler i stor grad om fordeling av statlige kompetansearbeidsplasser over hele landet og i hovedsak utenfor Oslo. Virksomhetens oppgaveutførelse og kostnadseffektivitet skal selvsagt også inngå i vurderingene, slik det også framgår av formålet med retningslinjene for lokalisering.

Det er satt store effektiviseringskrav til Statens vegvesen, og det er derfor en forventning at etaten også vil få nødvendig handlingsrom til å lokalisere virksomheten på en måte som støtter opp om effektiviseringsarbeidet.

Statens vegvesen er en stor kompetansevirksomhet med ansatte spredt i hele landet. Selv om det vil bli stor reduksjon i antall ansatte og færre tjenestesteder, vil etaten fortsatt være tilstede i hele landet med kompetansearbeidsplasser og tjenestetilbud.

Gjeldende retningslinjer for lokalisering av statlige arbeidsplasser er innrettet for en situasjon hvor det opprettes en ny virksomhet, en ny enhet i en eksisterende virksomhet eller hvor en enkelt virksomhet blir omlokalisert. I slike situasjoner er det naturlig å gjennomføre alternativvurderinger for å finne ett egnet sted for virksomheten. Statens vegvesen står overfor en helt annen situasjon: etaten skal redusere antall ansatte og opprettholde en virksomhet spredt rundt i hele landet.

Effektiv oppgavegjennomføring og økonomiske vurderinger tilsier at det i denne situasjonen ikke er grunnlag for andre alternativer enn å benytte eksisterende lokasjoner som allerede godt fordelt over hele landet. Retningslinjene for lokalisering har likevel gitt grunnlag for å finne svar på flere spørsmål Statens vegvesen trenger svar på nå:

- Hvor skal Vegdirektoratet og ledelsen av de seks divisjonene være lokalisert?
- Hvor skal ledelsen av geografiske enheter på nivå 2 i divisjon Veg og divisjon Transport og samfunn være lokalisert?
- Hvor mange arbeidsplasser skal flyttes ut av Oslo?
- Hvilke av dagens lokasjoner er aktuelle å legge ned eller nedskalere?
- For oppgaver som flyttes geografisk: Hvilke tiltak kan motvirke tap av nødvendig kompetanse og kapasitet?
- Hvordan endres tjenestetilbudet for brukerne på trafikant- og kjøretøyområdet?

Statens vegvesen har i dag ansatte på over 200 lokasjoner. Med vesentlig færre ansatte vil noen av disse avvikles. Dette vil først og fremst skje ved at vi samler enheter som i dag ligger geografisk nært hverandre, og for de fleste lokasjonene vil det bli et redusert arealbehov som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunene.

På trafikant- og kjøretøyområdet har Statens vegvesen lagt fram et konkret forslag om lokalisering og tjenestetilbud, som framkommer i en egen rapport om ny tjenesteleveransemodell og -struktur.

Hvordan lokaliseringen nøyaktig bør være for de øvrige virksomhetsområdene veg og transport, er et puslespill som er avhengig av flere og til dels ukjente brikker. Overføringen til fylkeskommunene er det vesentligste elementet. Det er fortsatt uavklart hvor mange ansatte som faktisk går over til fylkeskommunene, og hvordan kompetansen i Statens vegvesen etter dette vil være fordelt geografisk og på oppgaveområder. Dette vil bli mer klart i løpet av høsten 2019. Alle detaljavklaringer er heller ikke gjort for Statens vegvesens framtidige organisering.

Når det etter hvert blir mindre usikkerhet om disse forholdene, er det grunnlag for å konkludere tydeligere om nedlegging/nedskalering/videreføring for hver enkelt lokasjon. Tilnærmingen bør derfor være som på trafikant- og kjøretøyområdet, hvor det er tatt sikte på at omstillingsplan er besluttet og nødvendige omstillingstiltak er påbegynt senest innen 1. juni 2020. Det er aktuelt med samlokalisering for virksomhetsområdene, det betyr f.eks. at det på trafikkstasjoner også kan være kontorplass for ansatte som skal følge opp driftskontrakter og andre oppgaver på veg- og transportområdet. Slik samlokalisering er det en del av i dag også, men den generelle nedskaleringen vil øke behovet for samlokaliseringer. Det bør derfor utarbeides en samlet plan for lokalisering for alle virksomhetsområdene i Statens vegvesen.

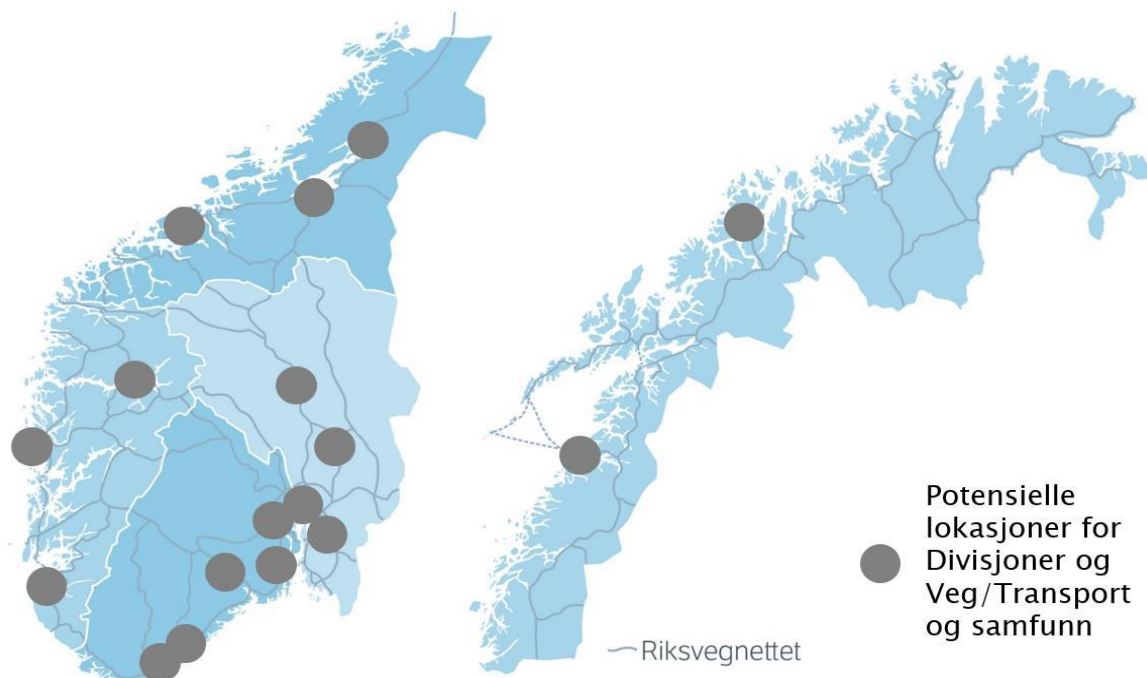
Alle divisjonene vil ha ansatte spredt rundt i hele landet avhengig av hvor oppgavene er. Dette blir omtrent som i dag, men det vil bli færre ansatte og færre tjeneststeder i Statens vegvesen. Det betyr at det i det store bildet har relativt liten betydning for antall arbeidsplasser hvor ledelsen av divisjonene blir lokalisert. Divisjonsleder med tilhørende stabsfunksjoner vil utgjøre i størrelsesorden 25 – 50 ansatte.

Av de 1850 stillingene som er beregnet for overføring til fylkeskommunene, vil disse selvsagt bli fordelt over hele landet. Konkret lokalisering er avhengig av hvordan den enkelte fylkeskommunen velger å plassere sine kontorsteder.

Hensynet til god oppgavegjennomføring og kostnadseffektivitet for Statens vegvesen, tilsier at det bør bygges videre på dagens kompetansemiljøer og lokasjoner. Det betyr at det bør søkes etter løsninger som innebærer minst mulig flytting av ansatte og best mulig utnyttelse av eksisterende

store lokasjoner. Det bør derfor tas utgangspunkt i de 17 store lokasjonene i Statens vegvesen ved beslutning om lokalisering av divisjonsledelse og ledelse av geografiske enheter på nivå 2 i divisjon Veg og divisjon Transport og samfunn. De største lokasjonene er: Tromsø, Bodø, Steinkjer, Trondheim, Molde, Leikanger, Bergen, Stavanger, Kristiansand, Arendal, Skien, Tønsberg, Drammen, Oslo, Moss, Hamar og Lillehammer. I gjennomsnitt er det i dag om lag 180 ansatte ved disse lokasjonene, i et spenn fra rundt 120 til 430.

Vadsø er en eksisterende lokasjon som ikke er med på listen, men som det er grunn til å vurdere spesielt, jf. KMDs brev av 11. april 2019 til øvrige departementer, hvor det er vist til den politiske debatten med bekymring for utviklingen av offentlige arbeidsplasser i Vadsø. Statens vegvesen er lokalisert i Vadsø i dag med 39 ansatte, herunder blant annet landsdekkende regnskap med 15 ansatte. Av de resterende 24, vil en andel gå over til fylkeskommunen. Dermed blir det et veldig lite fagmiljø igjen i Vadsø. Innenfor Statens vegvesens omfattende virksomhet bør det likevel være mulig å lokalisere noen flere landsdekkende oppgaver til Vadsø. Dette bør utredes nærmere for å finne oppgaver som kan legges til Vadsø.



Figur 7 – Potensielle lokasjoner for ledelse av divisjoner og geografiske enheter på nivå 2 i divisjon Veg og divisjon Transport og samfunn

I veiledningen til «Retningslinjer for lokalisering av statlege arbeidsplassar og statleg tenesteproduksjon», er det definert en metodikk for rangering av alternative steder. Litt forenklet beskrevet er metodikken lagt opp slik at alternativene skal rangeres både etter lokaliseringspolitiske kriterier og etter kriterier for god oppgaveutførelse og kostnadseffektivitet i virksomheten.

Ved en vurdering etter lokaliseringspolitiske kriterier, blir rangeringen slik for de store lokasjonene i Statens vegvesen:

Samlet score for lokalisering basert på lokaliseringspolitiske hensyn		
	Sted	score
1.	Moss	4,7
2.	Arendal	4,3
3.	Lillehammer	3,7
4.	Molde	3,6
5.	Skien	3,5
6.	Steinkjer	3,3
7.	Leikanger	3,2
8.	Stavanger	3,2
9.	Drammen	2,7
10.	Kristiansand	2,6
11.	Tønsberg	2,5
12.	Bodø	2,4
13.	Hamar	2,4
14.	Tromsø	2,0
15.	Bergen	2,0
16.	Oslo	1,2
17.	Trondheim	1,0

Tabell 1: Rangering etter lokaliseringspolitiske kriterier, der 5 er best og 1 er dårligst.

Dette er en rangering etter en fast vektning i gjeldende retningslinjer, og hvor vurderingskriteriene er basert på tall for sysselsetting og andel statsansatte.

## 6.1 Lokalisering av divisjonsledelsen

Divisjonsledelse vil i første rekke være lederen av divisjonen med støttefunksjonene lederen vil trenge for god styring og utvikle og sette strategier for divisjonens ansvar. Hvor mange ansatte dette vil dreie seg om vil variere etter divisjonenes og ledernes ulike behov, anslagsvis 25 – 50 ansatte.

Et ytterpunkt for lokalisering av divisjonsledelsen, kan være å bare legge til grunn kostnadseffektivitet. I et slikt perspektiv vil samlokalisering av Vegdirektoratet og ledelsen av divisjonene i Oslo-området framstå som mest fordelaktig. Det vil gjøre det enkelt å samle etatsledelsen og divisjonslederne får enklest mulig kommunikasjon til divisjonenes virksomhet som er spredt rundt i hele landet. For flere divisjoner vil det også være en fordel at ledelsen er lokalisert nær departementet.

Et annet ytterpunkt kan være å spre divisjonsledelsene over hele landet. Det kan samsvare godt med lokaliseringspolitiske hensyn og gi større sikkerhet for en ledelse med et utgangspunkt og et tilstrekkelig bredt samfunnsperspektiv som favner hele landet. Det vil på samme tid medføre kommunikasjonsutfordringer og ulemper i styringen både på etatsnivå og i den enkelte divisjonen. Mye kommunikasjon kan skje gjennom elektroniske løsninger, men for god samhandling i etatsledelsen og i divisjonene vil det være en stor fordel med divisjonsledere som enkelt kan samles på kort tid for fysiske møter. Et annet viktig moment er å velge steder hvor Statens vegvesen allerede er representert med sterk fag- og styringskompetanse, hvor det er gode rekrutteringsmuligheter og hvor det er andre kompetansemiljøer som det er en fordel å ha nærhet til.

Ved en avveining mellom kostnadseffektivitet, effektiv styring og gjeldende lokaliseringpolitikk, kan ledelsen av divisjonene legges utenfor Oslo og fordelt på alle landsdelene. Forutsetningen er at stedene har gode kommunikasjonsmuligheter med resten av landet.

Med utgangspunkt i at ledelsen av divisjonene skal fordeles mellom landsdeler og ha gode kommunikasjonsmuligheter peker Tromsø, Bodø, Trondheim, Bergen, Stavanger og Oslo seg ut som de beste lokasjonene. På disse lokasjonene er det også allerede en sterk fag- og styringskompetanse som det er mulig å bygge videre på. Øvrige aktuelle lokasjoner kan være: Molde, Kristiansand, Arendal, Skien, Tønsberg, Drammen, Moss, Hamar og Lillehammer. Som det framkommer i kapittel 6.2, er det anbefalt å legge ledelsen av de geografiske enhetene i divisjon Veg og divisjon Transport og samfunn til Bodø, Molde, Leikanger, Arendal og Lillehammer. Dette tilsier at ledelsen av divisjon Utbygging, divisjon Veg og divisjon Transport og samfunn bør lokaliseres andre steder for å utnytte eksisterende kompetanse i Statens vegvesen best mulig.

Ved en vurdering av virksomhetens behov, etter metodikken i veiledningen fra KMD, blir rangeringen for lokalisering av divisjonsledelse slik:

Divisjonsledelse	
Sted	DL
Trondheim	4,6
Oslo	4,5
Bergen	4,4
Lillehammer	4,1
Drammen	4
Arendal	3,9
Bodø	3,9
Stavanger	3,7
Skien	3,5
Tromsø	3,5
Leikanger	3,4
Molde	3,2
Steinkjer	3
Moss	2,8
Kristiansand	2,8
Tønsberg	2,8
Hamar	2,6

Tabell 2: Rangering for lokalisering av divisjonsledelse etter virksomhetens behov, der 5 er best og 1 er dårligst. Foreslåtte lokasjoner er markert med grønt.

Rangeringen er basert på kriterier og vektning slik det er anbefalt i veileder til gjeldende retningslinjer for lokalisering av statlige arbeidsplasser:

- Krav til nærhet til brukere av tjenester, 10 %
- Kompetansekrav til de som skal utføre arbeidsoppgavene, 40 %
- Krav til infrastruktur, nærhet til fagmiljø, offentlige myndigheter etc., 30 %
- Kostnadseffektivitet og effektiv oppgaveløsning, 20 %

Poengsettingen er basert på Statens vegvesens kunnskap om egen virksomhet.

Etter retningslinjene er det åpent for å endre den anbefalte vektingen avhengig hvilke oppgaver som tilligger virksomheten. For lokalisering av divisjonsledelsene i Statens vegvesen, mener vi at den anbefalte vektingen i retningslinjene kan legges til grunn. Det er noen forskjeller mellom divisjonene som kunne begrunnet ulik vekting, f.eks. vil nærhet til fagmiljø og kommunikasjonsmuligheter kunne vektes lavere for divisjon Fellesfunksjoner enn for fagdivisjonene. Det er likevel lagt til grunn samme vekting for alle divisjoner, og i stedet gitt en nærmere vurdering av resultatene og redegjort for hva som er vektlagt for den enkelte divisjonen i forslaget til lokalisering.

Trondheim, Oslo og Bergen, får høyest score pga. gode kommunikasjonsmuligheter, og at Statens vegvesen allerede er etablert der med sterk fag- og styringskompetanse. Dette er kompetansemiljøer som er i tillegg til fag- og styringskompetansen som er foreslått videreført på dagens regionhovedkontorer, jf. kapittel 6.2. Noen av dagens regionhovedsteder (Lillehammer, Arendal og Bodø) rangeres også relativt høyt pga. fag- og styringskompetanse, brukbare kommunikasjonsmuligheter og nærhet til andre kompetansemiljøer. Disse stedene er derfor mulige lokasjoner for divisjonsledelse. Sett i sammenheng med lokaliseringen for ledelsen av de geografiske enhetene på nivå 2 i divisjon Veg og divisjon Transport og samfunn, kan det imidlertid på veg- og transportområdet bli så stor konsentrasjon at det ikke blir god utnyttelse av eksisterende kompetanse andre steder.

Ut fra lokaliseringspolitiske vurderinger anses Oslo som uaktuell. Lokaliseringspolitiske hensyn taler også for å vurdere muligheten for å legge ledelsen for noen av divisjonene til andre steder enn de største byene, særlig til Moss og Arendal som scorer høyest i den lokaliseringspolitiske rangeringen.

Moss kan være egnet lokasjon for ledelsen av divisjon Fellesfunksjoner. Etter overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunene, vil lokasjonen i Moss ha kapasitet til å romme ledelsen av divisjon Fellesfunksjoner. Kommunikasjonsmulighetene til resten av landet er brukbare og vil bli mye forbedret når ny togforbindelse mellom Oslo og Ski står ferdig om få år. I tillegg vil ikke ledelsen av Fellesfunksjoner ha så stort reisebehov som flere av fagdivisjonene. Moss kommer dårlig ut i rangeringen etter virksomhetens behov, men dette kan det legges mindre vekt på for divisjon Fellesfunksjoner. Rekrutteringsmulighetene er generelt bedre for fellesfunksjoner enn i fagdivisjonene, slik at det ikke er like stort behov som i fagdivisjonene for å bygge videre på eksisterende kompetansemiljøer. Det er vurdert flere mulige lokasjoner for ledelsen av divisjon Fellesfunksjoner. Lokalisering i Moss samsvarer godt med lokaliseringspolitiske kriterier og bidrar til en god totalitet i lokaliseringen av divisjoner. Andre alternativer kan være å legge ledelsen av divisjon Fellesfunksjoner til Skien eller Arendal.

Arendal er en egnet lokasjon for ledelsen av divisjon Trafikant og kjøretøy. Arendal er regionvegkontor i dag, og har derfor styringskompetanse i tillegg til fagkompetanse på trafikant- og kjøretøyområdet. En tilleggsfordel med Arendal, er samarbeidet med Universitetet i Agder om kjøretøyteknisk utdanning i Grimstad. Arendal har ikke de beste kommunikasjonsmulighetene med resten av landet, men reisebehovet vurderes som noe mindre enn for de tre øvrige fagdivisjonene som har sterke behov for kontakt med lokale myndigheter i sin oppgaveutførelse. Drammen er et alternativ for lokalisering av ledelsen av divisjon Trafikant- og kjøretøy. Fordelen med Drammen er at nærheten til Oslo kan gjøre det mulig å bygge divisjonsledelsen på den fag- og styringskompetansen som er i Trafikant- og kjøretøyavdelingen i Vegdirektoratet i dag.

For å oppnå mål om effektivitet, bruk av ny teknologi og digitalisering av tjenester, er det på trafikant- og kjøretøyområdet nødvendig å bygge videre på spesialiserte fagmiljøer i Vegdirektoratet for regelverksutvikling og digitalisering. Utflytting fra Oslo framstår derfor som svært krevende. Lokalisering i Drammen for disse fagmiljøene kan være risikoreduserende fordi mange ansatte i

dagens Trafikant og kjøretøyavdeling og IKT-avdeling i Vegdirektoratet, kan være interessert i å følge med oppgavene fra Oslo til Drammen. I Drammen kan det være mulig å bygge videre på det regelverks- og digitaliseringsmiljøet som er nødvendig for å skape ytterligere kraft i arbeidet med digitalisering. Et slikt utviklingsmiljø trenger ikke være lokalisert på samme sted som ledelsen av divisjonene, men sterk lederrepresentasjon vil være en fordel for å bygge opp et sterkere utviklingsmiljø. Drammen er derfor godt egnet som lokasjon for ledelsen av divisjon IT eller divisjon Trafikant og kjøretøy. Drammen er gunstig lokalisert i aksene Skien, Oslo og Lillehammer, hvor den største andelen ansatte i IKT-avdelingen er lokalisert i dag. Lillehammer eller Skien kan derfor være alternativer for lokalisering av ledelsen i divisjon IT.

Porteføljen i divisjon Utbygging vil omfatte hele landet, men etter Nasjonal transportplan (2018-2029) vil hovedtyngden av Statens vegvesens utbyggingsportefølje være på Østlandet og Vestlandet i 10 år framover. Det er en stor fordel at divisjonsledelsen er lokalisert nær tyngdepunktet for vegutbyggingen. Bergen er derfor godt egnet som lokasjon for ledelsen av divisjon Utbygging. Både innen anlegg og annen prosjektorganisert industri (olje og skip) har Bergensregionen ledende utdannings- og næringsmiljøer som kan gi fordeler i utviklingen av utbyggingsvirksomheten i Statens vegvesen. Stavanger kan være et alternativ, men Bergen betraktes som mer sentralt i forhold til prosjektporteføljen til Statens vegvesen og porteføljen som er lagt til Nye Veier AS.

NTNU i Trondheim er det eneste kompetansemiljøet i Norge som Statens vegvesen bevisst har lokalisert seg nær med egne kompetansemiljøer både på veg- og transportområdet, blant annet er Statens vegvesen sin Nasjonal vegdatabank (NVDB) i dag lokalisert i Trondheim. Særlig på transportområdet er det store utviklingsmuligheter for Statens vegvesen i framtida, og det framstår derfor som en fordel at ledelsen av divisjon Transport og samfunn blir lokalisert til Trondheim. Med ledelsen av divisjon Transport og samfunn i Trondheim, kan Statens vegvesen ytterligere bidra i en klynge hvor det er sterk kobling mellom kompetanseinstitusjonen NTNU og næringslivet. Drammen kan også være et godt alternativ på grunn av nærhet til UiO, NMBU, TØI m.fl.

Kompetansen og aktiviteten på vegområdet er stor i hele landet, og slik sett vil det være flere muligheter for lokalisering av divisjon Veg. Av riksvegnettet i Norge er rundt 30 % av veglengden i Nord-Norge. Landsdelen har store utfordringer med ekstreme vær og føreforhold, krevende grunnforhold og ras. En ledelse for divisjon Veg i Tromsø kan derfor være et godt grep for å skape ekstra utviklingskraft i drift og vedlikehold av veg. Statens vegvesen samarbeider også med UiT – Norges Arktiske Universitet, på områder som geoteknikk, ras, skred, vinterdrift, samfunnsplanlegging, klima mm. Lokalisering i Trondheim er et godt alternativ som kan begrunnes mye på samme måte som for divisjon Transport og samfunn når det gjelder nærhet til NTNU. Forutsetningen om god fordeling mellom landsdeler tilsier imidlertid et annet valg for divisjon Veg.

Det må også understrekes at Statens vegvesen, uavhengig av lokaliseringen av divisjonsledelsen, vil være godt representert i Trondheim med både veg- og transportkompetanse som kan bidra i samarbeidet med NTNU og andre for utvikling av kunnskap.

Med dette foreslås følgende lokalisering for divisjonsledelse:

Trafikant og kjøretøy: **Arendal**  
Veg: **Tromsø**  
Utbygging: **Bergen**  
Transport og samfunn: **Trondheim**  
IT: **Drammen**  
Fellesfunksjoner: **Moss**

Statens vegvesen mener forslaget er en god avveining mellom hensynet til virksomhetens behov og lokaliseringspolitiske hensyn. Ved valg mellom de nevnte alternativene, bør ikke samme sted velges for to divisjoner fordi det gir utfordringer med effektiv bruk av eksisterende kompetanse og utnyttelse av bygg. Lokaliseringspolitiske hensyn taler også mot slik konsentrasjon. De samme hensynene taler også for at ledelsen av divisjon Utbygging, divisjon Veg og divisjon Transport og samfunn ikke bør lokaliseres på samme sted som ledelsen av de fem geografiske enhetene på nivå 2 i divisjon Veg og divisjon Transport og samfunn.

Andre valg enn alternativene som er beskrevet, vil gi utfordringer med god oppgaveutførelse og kostnadseffektivitet. Statens vegvesen trenger stort handlingsrom for å oppnå målene om sterk reduksjon i interne kostnader og reduserte utbyggings-, drifts- og vedlikeholdskostnader.

## 6.2 Lokalisering av geografiske avdelinger i divisjon Veg og divisjon Transport og samfunn

I rapporten «Fra regioner til divisjoner», er det anbefalt fem geografiske avdelinger på nivå to i divisjon Veg og divisjon Transport og samfunn. Disse geografiske enhetene er også foreslått avgrenset slik dagens regioninndeling i Statens vegvesen er, med unntak for Buskerud som går til øst pga. tilpasning til nye Viken fylkeskommune.

Denne inndelingen samsvarer godt med Difis anbefaling om at noen statlige virksomheter, herunder Statens vegvesen, bør tilpasse sin organisasjon etter fylkesinndelingen. For Statens vegvesen har også dialogen med fylkeskommunene, kommunene og andre regionale og lokale aktører vært hovedgrunnen til å etablere fem geografiske enheter i disse to divisjonene.

Etter retningslinjene for lokalisering skal det både rangeres etter lokaliseringspolitiske kriterier og etter kriterier for virksomhetens behov. Den lokaliseringspolitiske rangeringen framkommer av tabell 1 over.

Ved en vurdering av virksomhetens behov, blir rangeringen for de geografiske enhetene på nivå 2 i divisjon Veg og divisjon Transport og samfunn slik:



Nivå 2 med geografisk inndeling	
Sted	Nivå 2
Oslo	4,6
Trondheim	4,6
Arendal	4,2
Lillehammer	4,2
Molde	4,2
Leikanger	4,2
Bodø	4,2
Drammen	3,7
Bergen	3,7
Tromsø	3,3
Stavanger	3
Moss	2,8
Skien	2,8
Kristiansand	2,8
Tønsberg	2,8
Hamar	2,8
Steinkjer	2,5

Tabell 3: Rangering etter virksomhetens behov, der 5 er best og 1 er dårligst. Foreslåtte lokasjoner er markert med grønt

Poengsettingen og vektingen er den samme her som forklart under tabell 2. I de geografiske avdelingene i divisjon Veg og divisjon Transport og samfunn, er det mange sterkt stedsavhengige oppgaver, og som dermed kan tilsi en høyere vekting enn 10 % for kriteriet om nærhet. Forklaringen på at vi likevel har beholdt 10 % er at det bare er lokalisering av ledelsen som er tema, ikke selve oppgaveutførelsen som uansett må være spredt på flere lokasjoner med tilstrekkelig nærhet til oppgavene.

Som det framkommer av tabell 1 og 3 over, er det samlet sett høy score for dagens regionhovedsteder: Bodø, Molde, Leikanger, Arendal og Lillehammer. På disse lokasjonene er det siden 2003 bygget opp sterk fag- og styringskompetanse på veg- og transportområdet. Både ut fra lokaliseringspolitiske hensyn og hensynet til effektiv oppgaveutførelse, framstår det som lite hensiktsmessig å bryte opp kompetansemiljøene på disse stedene. Anbefalingen er derfor at ledelsen av de fem geografiske avdelingene i divisjon Veg og i divisjon Transport og samfunn blir samlokalisert og lagt til Bodø, Molde, Leikanger, Arendal og Lillehammer. En slik lokalisering samsvarer også med lokaliseringspolitiske avtaler inngått mellom fylkeskommuner i forbindelse med regionreformen.

For noen av disse lokasjonene kan det reises spørsmål om dagens regionhovedsteder er for langt unna tyngdepunktet i regionen for samhandling med fylkeskommunen, kommunene og andre regionale og lokale aktører. Dette må imidlertid ses i sammenheng med at mange behov vil være ivarettatt ved at vegadministrasjon blir overført til fylkeskommunene og at divisjonene vil være representert med ansatte på flere steder enn der ledelsen av de geografiske avdelingene blir lagt. Lange avstander i Nord-Norge, motvirkes ved at Statens vegvesen er lokalisert flere steder, blant annet i Mosjøen, Bodø, Tromsø, Alta og Vadsø. Tyngdepunktet i Oslo og Viken vil bli ivarettatt ved at Statens vegvesen er representert i Oslo og Drammen. For Vestland og Rogaland vil Statens vegvesen være representert i Bergen og Stavanger.

Det kan også reises spørsmål om at både en divisjonsledelse og en geografisk enhet på nivå 2 i divisjon Veg og divisjon Transport og samfunn, er foreslått lagt til Arendal. Dette anses imidlertid ikke som noe problem fordi det er enheter som krever ulik kompetanse og som derfor ikke medfører uønsket konsentrasjon. Arendal anses også som en bedre enn alternative løsninger.

### 6.3 Lokalisering av Vegdirektoratet

Den tette kontakten med SD og andre myndigheter og aktører på nasjonalt nivå, tilsier at Vegdirektoratet fortsatt bør være lokalisert i Oslo.

Mange av oppgavene som i dag er organisert i Vegdirektoratet, vil i fremtiden være organisert i divisjonene. Forutsetningen om at oppgaver som legges til divisjonene skal ut av Oslo, innebærer derfor at mange arbeidsplasser i Vegdirektoratet er aktuelle å flytte ut av Oslo. Dette er nærmere omtalt under.

## 7. Utflytting av arbeidsplasser fra Oslo

Statens vegvesen er i dag en stor virksomhet organisert med 85 % av de ansatte spredt rundt i landet utenfor Oslos kommunes grenser.

Det er om lag 1100 hele stillinger i Vegdirektoratet i dag, hvorav om lag 570 ansatte er lokalisert i Oslo og 530 utenfor Oslo.

I ny organisasjonsstruktur er det lagt til grunn at en stor andel ansatte i Vegdirektoratet vil bli organisert i divisjonene. Vegdirektoratet vil i ny modell bli redusert til om lag 400 stillinger, hvorav rundt 50 vil være lokalisert utenfor Oslo.

Det betyr at om lag 220 stillinger i Vegdirektoratet i dag er aktuelle å flytte ut av Oslo. I tillegg kommer rundt 50 arbeidsplasser i Region øst, som ikke er stedsavhengige til Oslo-området, og som dermed også kan flyttes ut av Oslo.

Til sammen er det dermed aktuelt å flytte rundt 270 arbeidsplasser til lokasjoner utenfor Oslo. Denne utflyttingen er så stor at det fortsatt vil være om lag 85 % ansatte lokalisert utenfor Oslo, selv om totalt antall ansatte i etaten blir vesentlig redusert.

Store flyttinger av eksisterende kompetansemiljøer, medfører risiko for å miste kompetanse som er nødvendig for å få utført oppgavene. Dette gjelder generelt i Statens vegvesen, og er hovedgrunnen til at Statens vegvesen anbefaler løsninger som bygger videre på eksisterende kompetansemiljøer og som ikke krever store flytteprosesser. Det er likevel forutsatt en stor utflytting fra Oslo, som kan medføre at Statens vegvesen kan miste kritisk kompetanse i oppgavegjennomføringen. Det anses som helt nødvendig med tiltak som kan motvirke tap av denne kompetansen.

Landsdekkende oppgaver/funksjoner som i dag er organisert i Vegdirektoratet og lokalisert utenfor Oslo, bør i hovedsak videreføres på de stedene de allerede er lokalisert. Eksempler på dette er lønn i Tromsø, regnskap i Vadsø, IT på Lillehammer, IT drift i Skien, vegteknologi i Trondheim, trafikant og kjøretøytjenester på Steinkjer og Fauske, vegmuseet på Fåberg, NVDB og geodata i Trondheim, transportteknologi i Trondheim, turistveg på Lillehammer og Krimenheten i Tønsberg.

Parkeringstilsynet på Lillehammer og Løyvekontoret i Lærdal er landsdekkende funksjoner som i dag er organisert på regionvegkontorene, og som bør videreføres i divisjoner og forbli der de er.

I perioden 2013 – 2017 ble 21 statlige virksomheter med totalt 630 arbeidsplasser, herunder også Parkeringstilsynet og Krimenheten i Statens vegvesen, nyetablert utenfor Oslo eller flyttet ut av Oslo (KMD, 2017 – Plan for lokalisering av statlige arbeidsplasser). I «Plan for lokalisering av statlige arbeidsplasser» er det redegjort for ytterligere aktuelle nyetableringer og utflyttinger. Noen av disse er i dag gjennomført. Hovedbildet er nyetablering av mindre virksomheter utenfor Oslo eller mindre virksomheter som i sin helhet flyttes ut av Oslo. Statens vegvesen står overfor en større utfordring med stor utflytting og en større kabal for lokalisering på mange tjenestesteder.

I «Plan for lokalisering av statlige arbeidsplasser» er det gjengitt en del undersøkelser som viser erfaringer med utflyttinger fra Oslo. Dette er erfaringer som viser at det er behov for tiltak som kan motvirke tap av helt nødvendige spesialiserte kompetansemiljøer i Statens vegvesen. Det er sterk konkurranse om mange arbeidstakere i Statens vegvesen med høy og spesialisert kompetanse. Dette er arbeidstakere og kompetansemiljøer som er helt nødvendig for at Statens vegvesen skal kunne utføre viktige samfunnsoppgaver og opprettholde tilstrekkelig sikkerhet i vegsystemet.

Usikkerhet om Statens vegvesens organisering og lokalisering er en stor utfordring i en prosess hvor det også skal overføres mange ansatte til fylkeskommunene. Dette merkes nå ved at unormalt mange slutter i Statens vegvesen. Dette har blitt forsterket i Oslo-området etter ansatte ble gjort kjent med forutsetningen om utflytting fra Oslo. Det er nå stor risiko for et kompetansetap som vil medføre at Statens vegvesen på flere områder vil få problemer med å utføre oppgavene som er forventet at etaten skal utføre. Det er derfor sterkt behov for en beslutning om lokalisering før sommerferien 2019.

Mulige tiltak for å motvirke kompetanseflukt kan være generelle og individuelle overgangsordninger som gjør det mulig å gjennomføre utflytting over flere år.

## 8. Vurdering av lokasjoner og tjenestetilbud

Under er alle dagens lokasjoner i Statens vegvesen vist i kart og tabeller.

Merknadsteksten i tabellene viser et hovedbilde for Statens vegvesens plan for lokalisering. Det er skilt på tre typer lokasjoner:

- Kontorsteder
- Trafikkstasjoner
- Anleggskontorer

Det kan være kombinasjoner av disse kategoriene, og det finnes også noen spesialbygg som f.eks. kontrollstasjoner, laboratorier og vegtrafikksentraler.

Når det gjelder trafikkstasjoner og andre bygg knyttet til trafikant- og kjøretøyområdet, er det gjennomført et omfattende utredningsarbeid som har endt opp med et konkret forslag til tjenesteleveransemodell og -struktur. I tabellene under er det redegjort for dagens tjenestetilbud og de endringene Statens vegvesen foreslår. Dette anser vi som viktig å få fram, blant annet sett opp mot ett av formålene med retningslinjene for lokalisering av statlige arbeidsplasser: «*Lokalisering av statleg tenesteproduksjon som i størst mogleg grad sikrar befolkninga i alle delar av landet god tilgang til statlege tenester*».

Når det gjelder kontorsteder er det betydelig usikkerhet om hvor mange ansatte som faktisk vil gå over til fylkeskommunene og hvordan den geografiske og kompetansemessige fordelingen vil være etter overføringen. Når det utover høsten 2019 er mer kunnskap om den faktiske bemannings-situasjonen, er det grunnlag for å ta sikrere beslutninger om hvilke lokasjoner som skal videreføres og hvilke som skal nedskaleres eller legges ned. Vurderingene som framgår i tabellene for kontorsteder viser likevel et hovedbilde for hvordan Statens vegvesen kan tilpasse lokasjonene etter det framtidige behovet. Flere fylkeskommuner har varslet at de kan være interessert i å leie plass for ansatte i Statens vegvesens lokaler inntil fylkeskommunen har fått etablert mer permanente kontorløsninger. Dette kan mange steder være en god løsning for Statens vegvesen for å redusere kostnadene med overflødig kontorareal.

For trafikant- og kjøretøyområdet er det forutsatt at plan for implementering av ny tjenesteleveransemodell og -struktur, skal foreligge og være igangsatt 1. juni 2020. Dette er en plan som vil innebære gradvise endringer fram til mål som skal være oppfylt 1.1.2025. Vi mener at det må være en tilsvarende tilnærming for kontorsteder og spesialbygg. I og med at det er aktuelt med mye samlokalisering for virksomhetsområdene veg, transport og trafikant og kjøretøy, bør det senest 1. juni 2020 foreligge en samlet gjennomføringsplan som omfatter alle virksomhetsområdene i etaten. Enkelte tiltak kan være nødvendig å iverksette før dette.

Når det gjelder anleggskontorer, har vi ikke funnet grunn til utdypende opplysninger og vurderinger. Dette er midlertidige kontorer som er lokalisert der de konkrete vegutbyggingene faktisk skjer.

Noen spesialbygg er svært kostbare og derfor lite uaktuelle å flytte. Dette gjelder vegtrafikksentralene, laboratorier og kontrollstasjoner.

### **Vurdering etter retningslinjene for lokalisering av statlige arbeidsplasser**

Som det framgår over, særlig av kapittel 6 og 7, er det i vurderingene for lokalisering lagt stor vekt på å følge opp gjeldende retningslinjer for lokalisering.

Kartene og tabellene under viser forslag til lokalisering som innebærer at Statens vegvesen i fremtiden vil være representert med mange arbeidsplasser spredt rundt i hele landet. Ledelsen av nye divisjoner er foreslått lokalisert utenfor Oslo. Det er forutsatt at mange arbeidsplasser skal flyttes ut av Oslo. En stor andel av de største lokasjonene rundt i hele landet er forutsatt opprettholdt, men de fleste vil bli nedskalert på grunn av stor reduksjon i antall ansatte.

Den største nedgangen i antall ansatte (rundt 1850 av i alt 6800 stillinger) er knyttet til regionreformen og overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunene. Disse overførte arbeidsplassene vil selvsagt bli godt fordelt over hele landet med en lokalisering som fylkeskommunene bestemmer.

Vi mener at forslaget til framtidig lokalisering av Statens vegvesen i stor grad er i samsvar med formålet som er definert for den statlige lokaliseringspolitikken:

- En fordeling av statlige arbeidsplasser som bidrar til å utvikle robuste arbeidsmarkeder i alle deler av landet.
- Lokalisering av statlig tjenesteproduksjon som i størst mulig grad sikrer befolkningen i alle deler av landet god tilgang til statlige tjenester.
- At nye og omlokaliserte statlige virksomheter i hovedsak blir lokalisert utenfor Oslo.
- At kostnadseffektivitet og effektiv oppgaveutførelse blir inkludert i vurderingen av lokaliseringalternativ.

Med den store reduksjonen i antall ansatte i Statens vegvesen og regjeringens krav til effektivisering av virksomheten, framstår det som åpenbart at Statens vegvesen må nedskalere virksomheten på de fleste lokasjonene og at noen lokasjoner må legges ned. Statens vegvesen trenger handlingsrom for å tilpasse eiendomsmassen til disse realitetene. Uten handlingsrom fratras etaten et viktig element for å nå målet om at de interne kostnadene skal være 1,7 mrd. (2020-kr) lavere i løpet av 2024 enn de var i 2017 (effektiviseringskravet vil bli justert pga. overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunene).

Et av formålene med den statlige lokaliseringspolitikken er å sikre en tjenesteproduksjon som i størst mulig grad sikrer befolkningen i alle deler av landet god tilgang til statlige tjenester. Dette gjelder i hovedsak på trafikant- og kjøretøyområdet, hvor det er flere tjenester som krever fysisk oppmøte på en Statens vegvesen lokasjon. Digitalisering av tjenester reduserer behovet for stedlig oppmøte, men for noen tjenester er fysisk oppmøte nødvendig. Digitalisering og krav om effektivisering, innebærer behov for å redusere antall lokasjoner på trafikant- og kjøretøyområdet.

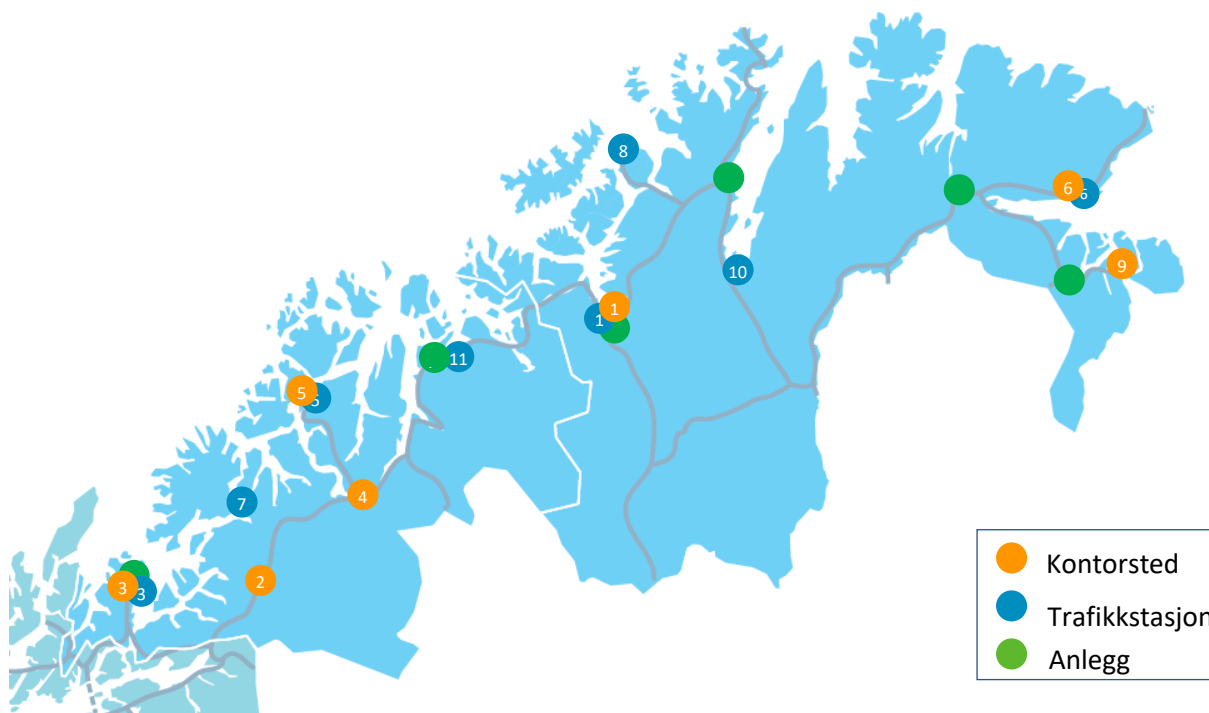
Behovet for lokasjoner på trafikant- og kjøretøyområdet, må også ses i sammenheng med ambuleringer tjenester som Statens vegvesen tilbyr:

- Teoriprøver gjennomføres i noen tilfeller utenfor Statens vegvesens lokaler. På grunn av utstyr og sikker kommunikasjon, er det begrenset hvor mange steder dette kan gjennomføres.
- Førerprøver kan gjennomføres på flere steder enn der Statens vegvesen har trafikkstasjoner. Et typisk eksempel på dette er at sensorer i Statens vegvesen gjennomfører prøver fra en annen Statens vegvesen lokasjon. Dette innebærer kortere reiser for kandidatene. Forutsetningen er at det aktuelle stedet tilfredstiller de faglige kravene til et trafikkmiljø som er komplekst nok til en god prøving.
- Noen steder i landet har begrenset tilgang til kjøregårder for MC. Da gjennomføres ofte den tekniske delen av førerprøven der hvor man har tilgang til kjøregård. Det varierer hvor den trafikale delen gjennomføres på disse stedene. Det kan være ved en trafikkstasjon eller ved en kjøregård.
- Informasjonsmøter om mengdetrening og Bilfører 65+ gjennomføres ofte i andres lokaler.
- Traktorprøver kan noen steder kjøres på annet sted enn der det gjennomføres andre prøver.
- Flåtegodkjenning av kjøretøy, dvs. en prosess for omfattende kontroll av ett kjøretøy og enklere kontroll av resten av kjøretøyene i en flåte med like kjøretøy.
- Etter individuell vurdering av hvert enkelt tilfelle (søknad), utføres noen ganger enkeltgodkjenninger hos bruker.
- ID-kontroll av EF-typegodkjente kjøretøy og godkjenning av nyere EL-biler fra USA kan i spesielle tilfeller bli utført ambuleringer. Dette gjøres f.eks. ofte i Drammen havn i dag.

Det er gjennomført et omfattende utredningsarbeid som har resultert i et forslag til ny tjenesteleveransemodell og -struktur på trafikant og kjøretøyområdet. Det vises til egen rapport om dette. I tabellene under er det kort oppsummert hvilke endringer som følger av dette forslaget og hvilke konsekvenser det får for brukerne av tjenestene.

Sambruk mellom veg-, transport- og trafikant og kjøretøyområdet, gir grunnlag for en mer spredt virksomhet. Tabellene under viser at det i dag er mange lokasjoner med kombinert bruk. Dette er et grep som også i fremtiden vil bidra til effektiv drift, spredning av arbeidsplasser og et tjenestetilbud tilpasset brukernes behov.

## Troms og Finnmark



	Lokasjoner og antall ansatte i dag	Kommentar
1	Alta kontorsted 39	Redusert arealbehov som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen.
1	Alta trafikkstasjon 17	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser (821).</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Servicekontor med tilbud om førerprøver lette klasser.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Ingen.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Ingen</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Tilbud om førerprøver lette klasser</u> Faglige krav til trafikale utfordringer er oppfylt. Volum på førerprøver lette klasser er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift.</p>
1	Alta (Kvenvikmoen) sambrukstasjon	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Sambruksstasjon med tilbud om praktiske førerprøver MC (75) og tunge klasser (162), forvaltningskontroller lette (644) og tunge (212) kjøretøy, samt utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Sambruksstasjon med tilbud om praktiske førerprøver MC og tunge klasser, samt forvaltningskontroller og utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Ingen.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Ingen.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Tilbud om førerprøver tunge klasser og MC</u></p>

		<p>Faglige krav, i form av trafikale utfordringer og krav til kjøregård for førerprøver MC, er oppfylt. Volumet er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. Stedets egnethet er god - i form av tilgjengelighet og fysisk utforming for tunge kjøretøy ved førerprøver tunge klasser. Effektiv ressursutnyttelse oppnås gjennom samlokalisering ved sambrukstasjon.</p> <p><u>Tilbud om forvaltningskontroller</u> Effektiv ressursutnyttelse oppnås gjennom samlokalisering ved sambrukstasjon. Kompetanse og likebehandling sikres gjennom robuste fagmiljøer. Stedets egnethet – tilgjengelighet med bil for hallkontroll etc. – er god.</p>
2	Bardu kontorsted 5	Statens vegvesen leier kontorplasser hos kommunen. Behovet for disse kontorplassene kan falle bort pga. overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen. Eventuell videreføring vil være som prosjektkontor for oppfølging av driftskontrakt.
3	Harstad kontorsted 39	Redusert arealbehov som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen.
3	Harstad trafikkstasjon 13	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Trafikkstasjon med førerprøver lette (788) og tunge klasser (76) inkl. MC (133), samt tilbud om forvaltningskontroll lette (397) og tunge kjøretøy (198).</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Servicekontor med tilbud om førerprøver lette klasser inkl. MC.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Tilbud om forvaltningskontroller og førerprøver tunge klasser flyttes til Stormyra sambruksstasjon like nord for Narvik, 90 km avstand.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Redusert behov for ressurser. Nedlegging av kontrollhall og samlokalisering med andre avdelinger i Statens vegvesen i Harstad.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Tilbud om førerprøver lette klasser inkl. MC</u> Faglige krav, i form av trafikale utfordringer for førerprøver, er tilfredsstillt. Volumet på tjenestene er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift.</p> <p><u>Tilbud om forvaltningskontroller flyttes til Stormyra</u> Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. Effektiv ressursutnyttelse oppnås gjennom samlokalisering ved sambrukstasjon. Kompetanse og likebehandling sikres gjennom robuste fagmiljøer.</p> <p><u>Tilbud om praktiske førerprøver for tunge klasser flyttes til Stormyra</u> Etterspørselen etter praktiske førerprøver i tunge klasser har de siste årene sunket ved Harstad trafikkstasjon. Statens vegvesen har ikke funnet det samfunnsøkonomisk forsvarlig å opprettholde sensorkompetanse på tunge klasser ved trafikkstasjonen. Trafikkmiljøet i Harstad er av en størrelse og kompleksitet som gjør det lite egnet til å gjennomføre praktiske førerprøver i tunge klasser. En betydelig andel av prøven medgår til å flytte seg til landevegsmiljø, som skal være en del av den praktiske førerprøven i tunge klasser. Ut fra en samlet vurdering, hvor blant annet samfunnsøkonomi og faglig hensyn er vektlagt, flyttes tilbudet om praktiske førerprøver i tunge klasser fra Harstad trafikkstasjon til Stormyra sambruksstasjon like nord for Narvik, en avstand på 90 km.</p>
4	Nordkjosbotn laboratorium 12	Videreføres. Det vil bli gjennomført en egen vurdering av laboratorievirksomheten i Statens vegvesen.
5	Tromsø kontorsted 146	Videreføres. Ledelsen av divisjon Veg er foreslått lagt hit. Det vil bli ansatte i avgang som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen.
5	Tromsø trafikkstasjon 24	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser (1751).</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Servicekontor med tilbud om førerprøver lette klasser.</p>

		<p><b>Konsekvens for brukerne</b> Ingen konsekvenser for førerprøve lette klasser. [Førerprøver på MC og tunge klasser (ved <u>Tromsdalen kontrollstasjon</u>) overføres til Finnsnes, 146 km avstand.]</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Sensor- og merkantile ressurser reduseres.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Tilbud om førerprøver lette klasser</u> Faglige krav til trafikale utfordringer er tilfredsstillt. Volum på førerprøver lette klasser er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. Tromsø kommer dårlig ut sammenlignet med Finnsnes når man ser på trafikkmiljøet rundt tjenestestedet. Når det gjelder område for oppgaver i kjøregård har vi de siste årene gjennomført dette ved Tromsdalen kontrollstasjon. Det er i flere år vurdert muligheter for nytt område for kjøregård med en plassering som også har noenlunde nærhet til et egnet trafikkmiljø for resterende deler av MC-prøvene, men det er ikke å oppdrive i Tromsø. Når MC-prøver kjøres fra kontrollstasjonen legger det en svært stor begrensning på vår mulighet til å tilby forvaltningskontroller, og kontroll av tunge kjøretøy langs E8 inn/ut fra Tromsø kan heller ikke gjennomføres i sommermånedene. Sikkerheten ved kontrollstasjonen er ikke ivaretatt på en tilstrekkelig måte når oppgaver i kjøregård gjennomføres der.</p>
5	Tromsdalen sambruksstasjon	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Sambruksstasjon med tilbud om forvaltningskontroller lette (1046) og tunge (411) kjøretøy, praktiske førerprøver MC (186) og tunge klasser (228) og utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Sambruksstasjon med tilbud om forvaltningskontroll lette og tunge kjøretøy.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Førerprøver MC og tunge klasser flyttes til Finnsnes sambruksstasjon, 146 km avstand.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Større utnyttelse av kontrollhall til forvaltningskontroll av lette og tunge kjøretøy, samt økt utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Tilbud om forvaltningskontroller</u> Effektiv ressursutnyttelse oppnås gjennom samlokalisering ved sambrukstasjon. Kompetanse og likebehandling sikres gjennom robuste fagmiljøer. Stedets egnethet – tilgjengelighet med bil for hallkontroll etc. – er god.</p> <p><u>Tilbud om praktiske førerprøver i tunge klasser og MC flyttes til Finnsnes</u> Etterspørselen etter praktiske førerprøver i tunge klasser og MC har de siste årene sunket i Tromsø. Prøvene har vært tilbudt fra Tromsdalen kontrollstasjon, noe som av hensyn til den øvrige bruken av kontrollstasjonen har vist seg å være svært utfordrende. Den synkende etterspørselen har gjort at Statens vegvesen har funnet det samfunnsøkonomisk påkrevd å prioritere opprettholdelse av kompetanse på tunge klasser og MC hos sensorene ved Finnsnes trafikkstasjon - noe som samlet sett har vist seg å være en faglig styrke for sensorene i området. Trafikkmiljøet i Tromsø er av en størrelse og kompleksitet som gjør det lite egnet for praktiske førerprøver i tunge klasser og MC. En betydelig del av den praktiske prøven brukes til å veksle mellom by- og landevegsmiljø, ettersom førerprøven skal foregå med overvekt av landevegsmiljø. Statens vegvesen har heller ikke et egnet område for å gjennomføre ferdighetsoppgavene under den praktiske MC-prøven. Det benyttede området ved Tromsdalen kontrollstasjon har en størrelse, utforming og beliggenhet som ikke ivaretar sikkerheten på en tilfredsstillende måte, hverken for førerprøvekandidaten eller andre trafikanter. Området er lokalisert ved en kontrollstasjon med svært stor kontrollaktivitet, og lar seg ikke avskjerme på en tilfredsstillende måte. Ut fra en samlet vurdering, hvor blant annet samfunns-økonomi og sikkerhetsmessige og faglige hensyn er vektlagt, flyttes tilbudet om praktiske førerprøver i tunge klasser samt MC-prøver fra Tromsdalen til Finnsnes sambruksstasjon, en avstand på 148 km.</p>
6	Vadsø kontorsted 39	<p>Redusert arealbehov som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen. Det er en mulighet for at flere landsdekkende oppgaver enn</p>



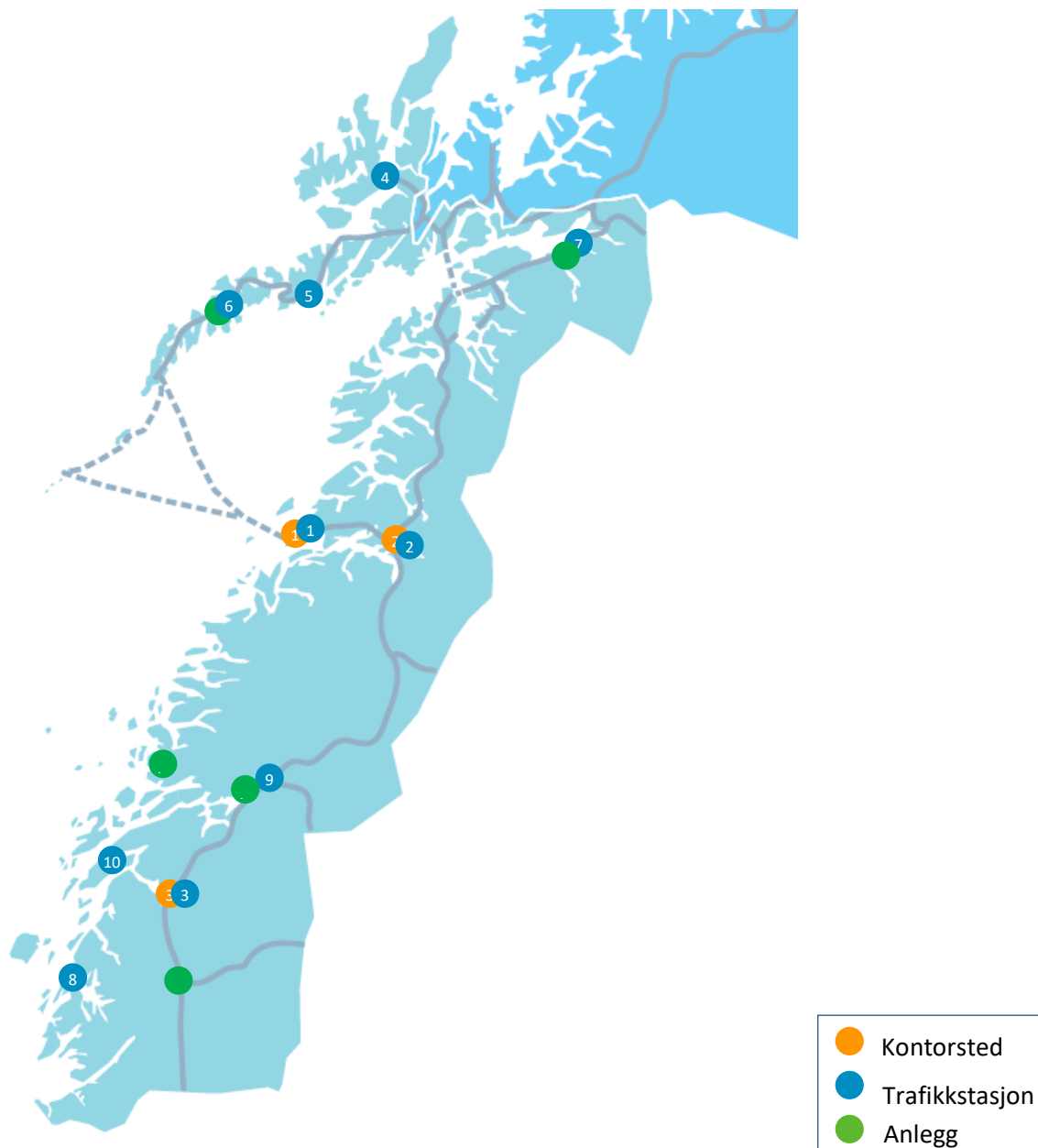
		landsdekkende regnskap kan legges til Vadsø. Det skal gjennomføres en egen utredning for å avklare hvilke oppgaver dette kan være.
6	Vadsø trafikkstasjon	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser (290) inkl. MC (25) og forvaltningskontroll lette kjøretøy (187) fra inspeksjonshall.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Servicekontor med tilbud om førerprøver lette klasser (unntatt MC).</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Tilbud om forvaltningskontroll og førerprøver MC overføres til Hesseng sambruksstasjon i Kirkenes, 167 km avstand.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Inspeksjonshall frigjøres.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Tilbud om førerprøver lette klasser (unntatt MC)</u> Faglige krav, i form av trafikale utfordringer for førerprøver, er tilfredsstillende. Volumet er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift.</p> <p><u>Tilbud om praktiske MC-prøver flyttes til Hesseng (Kirkenes)</u> Etterspørselen etter praktiske MC-prøver ved Vadsø trafikkstasjon har de siste årene vært svært lavt. I 2018 var det bare om lag 20 førerprøvekandidater som gjennomførte MC-prøver. Statens vegvesen har ikke et egnet område for ferdighetsoppgavene under den praktiske prøven. Størrelse og beliggenhet på området som var benyttet inntil sommeren 2018, ivaretar ikke sikkerheten på en tilfredsstillende måte - hverken for førerprøvekandidaten eller andre trafikanter. Området er lokalisert ved trafikkstasjonen og lar seg ikke avskjerme på en tilfredsstillende måte. Den synkende etterspørselen de senere årene har gjort at Statens vegvesen ikke har funnet det samfunnsøkonomisk forsvarlig å opprettholde MC-kompetanse for sensor ved Vadsø trafikkstasjon. Fra sommeren 2019 vil nærmeste sted med praktiske MC-prøver være Alta, med en kjøreavstand på 447 km. Når Hesseng sambruksstasjon (Kirkenes) ferdigstilles i 2022/2023, vil det der bli gitt tilbud om førerprøver for MC, med en avstand på 167 km fra Vadsø.</p> <p><u>Tilbud om forvaltningskontroll overføres til Hesseng</u> Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. Det oppnås effektiv ressursutnyttelse gjennom samlokalisering av tjenestene ved Hesseng sambruksstasjon i Kirkenes. Reiseavstanden dit er 167 km. Gjennom robuste fagmiljø sikres kompetanse og likebehandling.</p>
7	Finnsnes trafikkstasjon TK 12 Veg 8 Andre 7	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Trafikkstasjon med førerprøver lette (1004) og tunge klasser (536) inkl. MC (71) samt tilbud om forvaltningskontroll lette (453) og tunge kjøretøy (163).</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Sambruksstasjon med tilbud om førerprøver alle klasser samt forvaltningskontroll og utekontroll lette og tunge kjøretøy.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Ingen.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Større utnyttelse av kontrollhall til forvaltningskontroll av lette og tunge kjøretøy, samt økt utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Tilbud om førerprøver lette/tunge klasser inkl. MC</u> Faglige krav, i form av trafikale utfordringer og krav til kjøregård for førerprøver MC, er tilfredsstillende. Volumet er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. Stedets egnethet er god - i form av tilgjengelighet og fysisk utforming for tunge kjøretøy ved førerprøver tunge klasser. Effektiv ressursutnyttelse oppnås gjennom samlokalisering ved sambruksstasjon.</p> <p><u>Tilbud om forvaltningskontroller</u> Effektiv ressursutnyttelse oppnås gjennom samlokalisering ved sambruksstasjon. Kompetanse og likebehandling sikres gjennom robuste fagmiljøer. Stedets egnethet – tilgjengelighet med bil for hallkontroll etc. – er god.</p>

8	Hammerfest trafikkstasjon TK 2 Veg 3 Andre 1	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b>          Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser unntatt MC (211).</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b>          Legges ned. Tilbud om teoriprøver opprettholdes og håndteres av annen offentlig etat og/eller ambulerende tjeneste. Oppmøtested for praktiske førerprøver lette klasser (unntatt MC) med ambulerende sensorer fra Lakselv og Alta.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b>          Bortfall av skranketjenester, for øvrig ingen.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b>          Omfanget av leide lokaler kan reduseres ved kun oppmøtested for sensor.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b>  <u>Tilbud om teoriprøver</u>          Krav og kriterier vil kunne tilfredsstilles gjennom et samarbeid med annen offentlig etat og/eller ambulerende tjeneste. Antallet prøver (659) er stort nok til å opprettholde likebehandling og kvalitet. Reiseavstand til nærmeste alternative tjenestested er såpass lang (139 km) at tilbudet bør videreføres.</p> <p><u>Tilbud om førerprøver lette klasser (unntatt MC)</u>          Faglige krav, i form av trafikale utfordringer for førerprøver, er tilfredsstillt. Volumet på tjenesten er stort nok til å opprettholde likebehandling og kvalitet. Reiseavstand til nærmeste alternative tjenestested er såpass lang (139 km) at tilbudet bør videreføres.</p>
9	Kirkenes trafikkstasjon TK 8 Veg 7	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b>          Trafikkstasjon med førerprøver lette (284) og tunge klasser og tilbud om forvaltningskontroll lette (258) og tunge (22) kjøretøy, samt utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b>          Legges ned. Ansatte og tjenestetilbud overføres til Hesseng sambruksstasjon, 2,5 km avstand.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b>          Ingen.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b>          Overflytting av ressurser og nedlegging av lokasjon.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b>          Kort (ingen) reiseavstand for brukerne gjør at det ikke er grunnlag for å opprettholde tjenestestedet. Samlokalisering av tjenester ved sambruksstasjoner gir effektiv ressursutnyttelse.</p> <p>Ny lokasjon ved Hesseng:</p> <p><b>Beskrivelse av tjenestested</b>          Sambruksstasjon som ferdigstilles 2022/23.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b>          Sambruksstasjon med tilbud om praktiske førerprøver lette- (inkl. MC) og tunge klasser, samt tilbud om forvaltningskontroll og utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b>          Ingen. 5 km avstand fra Kirkenes sentrum.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b>          Personell overføres fra Kirkenes trafikkstasjon ved ferdigstilling. Optimal utnyttelse av kontrollhall til forvaltningskontroll av lette og tunge kjøretøy, samt økt utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b>  <u>Tilbud om førerprøver lette og tunge klasser</u>          Faglige krav til trafikale utfordringer er tilfredsstillt. Volum på førerprøver lette klasser (284) er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. Volum på førerprøver tunge klasser og MC er lavt, men reiseavstanden til nærmeste alternative tjenestested er lang (517 km).</p> <p><u>Tilbud om forvaltningskontroller</u></p>

		Stedets egnethet – tilgjengelighet med bil for hallkontroll etc. – er god. Effektiv ressursutnyttelse oppnås gjennom lokalisering ved sambrukstasjon. Kompetanse og likebehandling sikres gjennom robuste fagmiljøer.
10	Lakselv trafikkstasjon TK 4 Veg 8	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Trafikkstasjon med førerprøver lette (282) og tunge (79) klasser.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Servicekontor samlokalisert med annen offentlig etat med tilbud om teoriprøver.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Praktiske førerprøver lette klasser tilbys i Hammerfest, 145 km avstand. Førerprøver tunge klasser tilbys i Alta (Kvenvikmoen), 167 km.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Bygg frigjøres og selges.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Tilbud om teoriprøver</u> Krav og kriterier vil kunne tilfredsstilles gjennom et samarbeid med annen offentlig etat og/eller ambulerende tjeneste. Antallet prøver (532) er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift.</p> <p><u>Tilbud om praktiske førerprøver flyttes til Hammerfest og Alta</u> Lakselv har et svært begrenset og ukomplisert fysisk trafikkmiljø, hvor det av trafikksikkerhetsmessige hensyn ikke anses som faglig forsvarlig å gjennomføre praktiske førerprøver. Trafikkmengden på stedet er i tillegg svært begrenset, noe som også gjør at det ikke er faglig forsvarlig å opprettholde tilbudet. Avstanden til nærmeste sted med praktiske førerprøver i samtlige førerkortklasser, Alta, er 174 km. Praktiske førerprøver i lette klasser tilbys også i Hammerfest, i en avstand av 145 km. Førerprøvekandidatene som de siste årene har avlagt praktisk førerprøve ved Lakselv trafikkstasjon (og da spesielt i tunge førerkortklasser), er i svært liten grad bostedsregistrert på stedet, i kommunen eller nærliggende kommuner. Dette skyldes at lokale trafikkskoler har intensivopplæring, hvor elevene er tilreisende og oppholder seg der over begrenset tid, med det formål å gjennomføre praktisk føreropplæring med tilhørende praktisk førerprøve. Førerprøvekandidater med folkeregistrert bosted i nærheten av Lakselv – f.eks. Honningsvåg - vil etter flytting av tilbudet til Hammerfest, få 12 km lengre reisevei. Førerprøvekandidater fra indre Finnmark (Karasjok) vil få en økt reiseavstand på 124 km for å gjennomføre praktisk førerprøve i Alta. Kjørevurdering på oppdrag for Fylkeslege eller Politi vil kunne gjennomføres i Lakselv ved ambulerende tjenesteyting, da slike kjørevurderinger ikke krever samme trafikkmiljø som for praktiske førerprøver.</p>
11	Storslett trafikkstasjon TK 3 Veg 6 Andre 1	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Trafikkstasjon med førerprøver lette (360) og tunge (57) klasser.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Legges ned. Tilbud om teoriprøver opprettholdes og håndteres hos annen offentlig etat og/eller ved ambulerende tjeneste.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Førerprøver tilbys i Alta, 164 km avstand.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Bygg frigjøres.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Tilbud om teoriprøver</u> Krav og kriterier vil kunne tilfredsstilles gjennom et samarbeid med annen offentlig etat. Antallet prøver (610) er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift.</p> <p><u>Tilbud om praktiske førerprøver flyttes til Alta</u> Storslett har et svært begrenset og ukomplisert fysisk trafikkmiljø, hvor det av trafikksikkerhetsmessige hensyn ikke anses som faglig forsvarlig å gjennomføre praktiske førerprøver. Trafikkmengden på stedet er i tillegg svært begrenset, noe som også gjør at det ikke er faglig forsvarlig å opprettholde tilbudet. Avstanden til nærmeste steder med praktiske førerprøver i samtlige førerkortklasser, Alta og Kvenvikmoen, er henholdsvis 165 km og 155 km. Førerprøvekandidatene som de siste årene har avlagt praktisk førerprøve ved Storslett trafikkstasjon, er i liten grad bostedsregistrert på stedet, i kommunen eller nærliggende kommuner. Dette skyldes at lokale trafikkskoler har intensivopplæring, hvor elevene kommer</p>

		tilreisende og oppholder seg der over begrenset tid, utelukkende med det formål å gjennomføre praktisk føreropplæring med tilhørende praktisk førerprøve. Kjørevurdering på oppdrag for Fylkeslege eller Politi vil kunne gjennomføres på Storslett ved ambulerende tjenesteyting, da slike kjørevurderinger ikke krever samme trafikkmiljø som praktiske førerprøver.
--	--	--

## Nordland



	Lokasjon	Kommentar
1	Bodø kontorsted 224	Videreføres. Ledelse av geografiske avdelinger på nivå 2 i divisjon Veg og divisjon Transport og samfunn foreslås lokalisert her. Det blir ansatte i avgang som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen.
1	Bodø trafikkstasjon laboratorium 24	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Trafikkstasjon med førerprøver lette (1326) og tunge klasser (119) inkl. MC (95), samt tilbud om forvaltningskontroll lette (733) og tunge kjøretøy (221).</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Servicekontor med tilbud om førerprøver lette klasser.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Hallkontroller, førerprøver MC og -tunge klasser overføres til Fauske (53 km avstand).</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Nedleggning av kontrollhall med svært økonomiske besparelser.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> Tilbud om praktiske førerprøver på tunge klasser og MC flyttes til Fauske</p>

		<p>Etterspørselen etter praktiske førerprøver i tunge klasser har de senere årene sunket ved Bodø trafikkstasjon. De siste årene har det bare vært tilbud om praktiske førerprøver i klasse C og D. Prøve i klasse CE har vært tilbudt ved Fauske trafikkstasjon. Avstanden mellom trafikkstasjonene i Bodø og på Fauske er 53 km. Med den synkende etterspørselen har Statens vegvesen funnet det samfunnsøkonomisk forsvarlig å kun opprettholde sensorkompetanse på tunge klasser ved Fauske trafikkstasjon, noe som samlet sett har vist seg å være en faglig styrke for sensorene i området. Trafikkmiljøet i Bodø er av en størrelse og kompleksitet som gjør det lite egnet til praktiske førerprøver i tunge klasser. En betydelig del av prøven brukes til å forflytte seg til landevegsmiljø, som er viktig for den praktiske fører-prøven i tunge klasser.</p> <p>Statens vegvesen har ikke et eget område i Bodø for ferdighetsoppgavene under den praktiske MC-prøven. De senere årene har etaten leid et område ved et aktivitetssenter med motorsport. Dagens leieavtale representerer betydelige kostnader og løper ut 2021. Områdets størrelse og utforming ivaretar ikke sikkerheten på en tilfredsstillende måte for førerprøvekandidatene. Ved Fauske trafikkstasjon har derimot Statens vegvesen et eid område som benyttes til praktiske MC-prøver. Områdets størrelse, utforming og beliggenhet er ideelt. Ved overføring av MC-prøvene fra Bodø til Fauske vil området utvides noe og oppgraderes med nytt fast dekke.</p> <p><u>Tilbud om forvaltningskontroller flyttes til Fauske</u></p> <p>Effektiv ressursutnyttelse oppnås gjennom lokalisering ved sambrukstasjonen på Fauske. Likebehandling/kvalitet sikres gjennom større volum. Stedets egnethet – tilgjengelighet med bil for hallkontroll etc. – er også dårligere i Bodø enn på Fauske.</p>
2	Fauske kontorsted 21	Videreføres. Landsdekkende tjenester trafikant og kjøretøy.
2	Fauske trafikkstasjon 16	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b></p> <p>Trafikkstasjon med førerprøver lette (385) og tunge klasser (105) inkl. MC (61), samt tilbud om forvaltningskontroll lette (390) og tunge kjøretøy (106).</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b></p> <p>Sambruksstasjon med tilbud om førerprøver alle klasser, samt tilbud om forvaltningskontroll av lette/tunge kjøretøy og utekontroll av lette/tunge kjøretøy.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b></p> <p>Tilbud uforandret.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b></p> <p>Større utnyttelse av kontrollhall til forvaltningskontroll av lette og tunge kjøretøy, samt økt utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b></p> <p><u>Tilbud om førerprøver lette og tunge klasser</u></p> <p>Faglige krav til trafikale utfordringer er tilfredsstillt. Volum på tjenestene er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift.</p> <p><u>Tilbud om forvaltningskontroller</u></p> <p>Kompetanse og likebehandling sikres gjennom robuste fagmiljøer. Stedets egnethet – tilgjengelighet med bil for hallkontroll etc. – er god. Effektiv ressursutnyttelse oppnås gjennom lokalisering ved sambrukstasjon.</p>
3	Mosjøen kontorsted vegtrafikksentralen 85	Redusert arealbehov som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen. Vegtrafikksentralen i nord er lokalisert her, og gir mulighet for samlokalisering for andre, f.eks. personell for oppfølging av drift på riksveg.
3	Mosjøen trafikkstasjon 9	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b></p> <p>Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser (520) og ambulerende tilbud MC (90) og traktor. Inspeksjonsgarasje i leide lokaler til forvaltningskontroll av lette (480) og tunge (197) kjøretøy.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b></p> <p>Servicekontor med tilbud om førerprøver lette klasser inkl. MC og traktor.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b></p> <p>Nærmeste lokasjon for hallkontroller lette/tunge kjøretøy er Mo i Rana (83 km).</p>

		<p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Leieavtale for inspeksjonsgarasje opphører.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Tilbud om førerprøver lette klasser</u> Faglige krav til trafikale utfordringer er tilfredsstillt. Volum på tjenestene er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift.</p> <p><u>Tilbud om forvaltningskontroller flyttes til Mo i Rana</u> Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. SVV har ikke egen kontrollhall og gjennomfører kontroller utendørs/i en inspeksjonsgarasje. Samling av kontrollaktivitetene ved sambruksstasjonen i Mo i Rana gir en mer effektiv ressursutnyttelse.</p>
4	Sortland trafikkstasjon TK 7 Veg 15 Andre 3	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Trafikkstasjon med førerprøver lette (945) og tunge klasser (119), pluss forvaltningskontroller lette kjøretøy (225).</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Servicekontor med tilbud om førerprøver lette (unntatt MC) og tunge klasser.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Førerprøver MC flyttes til Harstad (68 km). Forvaltningskontroller flyttes til Gullsfjord (33 km).</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Avvikling av lokasjon for forvaltningskontroller.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Tilbud om praktiske prøver lette og tunge klasser</u> Faglige krav, i form av trafikale utfordringer for førerprøver, er tilfredsstillt. Volumet er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift.</p> <p><u>Tilbud om praktiske MC-prøver er flyttet til Harstad</u> Etterspørselen etter praktiske MC-prøver ved Sortland trafikkstasjon har de senere årene vært svært lavt. I 2018 var det bare om lag 20 førerprøvekandidater som gjennomførte praktiske MC-prøver. Statens vegvesen har ikke et egnet område for å gjennomføre ferdighetsoppgavene ved den praktiske MC-prøven. Området som inntil sommeren 2018 ble benyttet, har ikke en størrelse og beliggenhet som ivaretar sikkerheten på en tilfredsstillende måte, hverken for førerprøvekandidaten eller andre trafikanter. Området er lokalisert ved trafikkstasjonen og lar seg ikke avskjerme på en tilfredsstillende måte. Med den synkende etterspørselen de senere årene har Statens vegvesen heller ikke funnet det samfunnsøkonomisk forsvarlig å opprettholde kompetanse på MC for de to sensorene som har tjenestested ved Sortland trafikkstasjon. Avstanden til nærmeste sted, Harstad, hvor det tilbys praktiske MC-prøver fra sommeren 2019, er 68 km.</p> <p><u>Tilbud om forvaltningskontroller flyttes til Gullsfjord</u> SVV har ikke egen kontrollhall og gjennomfører kontroller i ekstern lokasjon. Samling av kontrollaktivitetene ved sambruksstasjon i Gullsfjord gir en mer effektiv ressursutnyttelse og sikrer likebehandling/kvalitet gjennom større volum.</p>
5	Svolvær trafikkstasjon 7	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser (270) og forvaltningskontroll lette (126) fra integrert inspeksjonshall og tunge kjøretøy (20) i leide eksterne lokaler.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Servicekontor med tilbud om førerprøver lette klasser og forvaltningskontroll lette kjøretøy.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Forvaltningskontroll tunge flyttes til Gullsfjord (80 km).</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Ingen</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Tilbud om førerprøver lette klasser</u> Faglige krav til trafikale utfordringer er tilfredsstillt. Volum på tjenestene er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift.</p> <p><u>Tilbud om forvaltningskontroller</u></p>

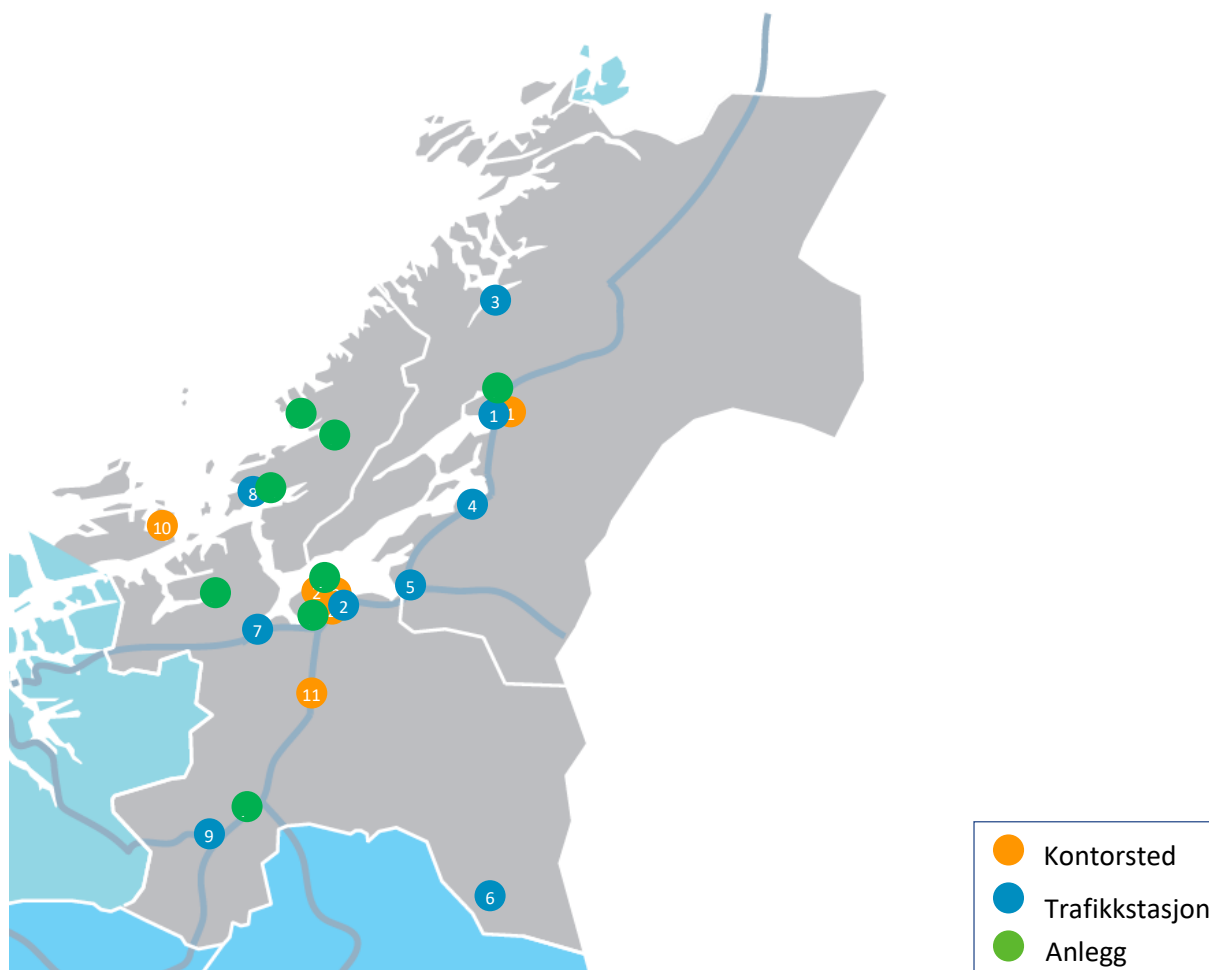
		<p>Krav og kriterier er tilfredsstilt for kontroll av lette kjøretøy. Volumet er tilstrekkelig til å sikre likebehandling, kvalitet og effektiv drift med god tilgjengelighet. Tilbud om forvaltningskontroller tunge kjøretøy flyttes til Gullsfjord sambruksstasjon (80 km avstand). Volumet er lavt og sikrer ikke likebehandling, kvalitet og effektivitet.</p>
6	<p>Leknes trafikkstasjon TK 2 Veg 6</p>	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Servicekontor med ambulerende tilbud om førerprøver lette klasser (336), pluss ambulerende forvaltningskontroll lette (56).</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Legges ned. Tilbud om teoriprøver opprettholdes og håndteres hos annen offentlig etat og/eller ved ambulerende tjeneste.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Nærmeste trafikkstasjon for førerprøver lette klasser og hallkontroller lette kjøretøy, vil være Svolvær (68 km avstand).</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Bygg og bemanning frigjøres.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Tilbud om teoriprøver</u> Krav og kriterier vil kunne tilfredsstilles gjennom et samarbeid med annen offentlig etat og/eller ambulerende tjeneste. Antallet prøver (654) er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift.</p> <p><u>Tilbud om forvaltningskontroller flyttes til Svolvær</u> Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. SVV har ikke egen kontrollhall og gjennomfører kontroller i ekstern lokasjon. Samling av kontrollaktivitetene i Svolvær gir en mer effektiv ressursutnyttelse.</p> <p><u>Tilbud om praktiske førerprøver flyttes til Svolvær</u> Leknes har et begrenset og ukomplisert fysisk trafikkmiljø, hvor det av trafikksikkerhetsmessige hensyn ikke anses som faglig forsvarlig å gjennomføre praktiske førerprøver. Trafikkmengden på stedet er i tillegg begrenset, noe som også taler for at det ikke er faglig forsvarlig å opprettholde tilbudet. Nærmeste sted for praktiske førerprøver, vil være Svolvær trafikkstasjon, med en avstand på 68 km. Førerprøvekandidatene som de siste årene har avlagt praktisk førerprøve ved Leknes servicekontor, er i svært liten grad bostedsregistrert på stedet, i kommunen eller nærliggende kommuner. Dette skyldes at en betydelig andel kandidater kommer reisende til Leknes og oppholder seg der over begrenset tid, utelukkende med det formål å gjennomføre noe praktisk føreropplæring med tilhørende praktisk førerprøve. Kjørevurdering på oppdrag for Fylkeslege eller politi vil kunne gjennomføres på Leknes ved ambulerende tjenesteyting, da slike kjørevurderinger ikke krever samme trafikkmiljø som praktiske førerprøver.</p>
7	<p>Narvik trafikkstasjon TK 10 Veg 6</p>	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Trafikkstasjon med førerprøver lette (560) og tunge (89) klasser samt tilbud om forvaltningskontroll lette (261) og tunge (44) kjøretøy.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Servicekontor med tilbud om teoriprøver.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Forvaltningskontroller og praktiske førerprøver overføres til Stormyra sambruksstasjon 6 km nord for sentrum.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Ambulerende ressurser til nye Stormyra sambruksstasjon. Nedlegging av kontrollhall.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Forvaltningskontroller og praktiske førerprøver overføres til Stormyra</u> Faglige krav tilfredsstilles og effektiv ressursutnyttelse og god tilgjengelighet oppnås gjennom samlokalisering ved nybygd sambruksstasjon.</p> <p><u>Tilbud om teoriprøver</u> Stedets tilgjengelighet, med lokalisering midt i sentrum av Narvik, vurderes som bedre enn Stormyra med tanke blant annet på offentlig kommunikasjon ved teoriprøver.</p> <p>Ny lokasjon ved Stormyra:</p>



		<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Ferdigstilles 2019/20.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Sambruksstasjon med tilbud om praktiske førerprøver lette og tunge klasser, samt tilbud om forvaltningskontroll og utekontroll lette og tunge kjøretøy.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Ingen. 6 km avstand fra Narvik sentrum.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Optimal utnyttelse av kontrollhall til forvaltningskontroll av lette og tunge kjøretøy, samt økt utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Tilbud om førerprøver lette og tunge klasser</u> Faglige krav til trafikale utfordringer er tilfredsstillt. Volum på førerprøver lette klasser (560) er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. Volum på førerprøver tunge klasser vil øke ved en overføring av førerprøvene fra Harstad.</p> <p><u>Tilbud om forvaltningskontroller</u> Stedets egnethet – tilgjengelighet med bil for hallkontroll etc. – er god. Effektiv ressursutnyttelse oppnås gjennom lokalisering ved sambrukstasjon. Kompetanse og likebehandling sikres gjennom robuste fagmiljøer.</p>
8	Brønnøysund trafikkstasjon TK 4 Veg 1	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser (336), pluss ambulerende myndighetskontroll lette (61) og tunge kjøretøy (13).</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Servicekontor med førerprøver lette klasser.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Nærmeste lokasjon for hallkontroll lette/tunge kjøretøy vil være Mo i Rana (242 km).</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> I utgangspunktet ingen konsekvens, men aktuelt å leie mindre lokaler i samarbeid med annen offentlig etat. Avvikling av inspeksjonsgarasje pga lavt volum.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Tilbud om førerprøver lette klasser</u> Faglige krav til trafikale utfordringer er oppfylt. Volumet er tilstrekkelig til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. Lang (157 km) reiseavstand til alternativt tjenestested for førerprøver.</p> <p><u>Tilbud om forvaltningskontroller flyttes til Mo i Rana</u> Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. SVV har ikke egen kontrollhall og gjennomfører kontroller utendørs/i en garasje. Samling av kontrollaktivitetene ved sambruksstasjon i Mo i Rana gir en mer effektiv ressursutnyttelse.</p>
9	Mo i Rana trafikkstasjon TK 10 Veg 10	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser (757). Kontrollhall med tilbud om forvaltningskontroll av lette (532) og tunge (226) kjøretøy samt utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Sambruksstasjon med tilbud om førerprøver lette klasser, samt tilbud om forvaltningskontroll av lette og tunge kjøretøy og utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Tilbud uforandret.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Større utnyttelse av kontrollhall til forvaltningskontroll av lette og tunge kjøretøy, samt økt utekontroll av lette og tunge kjøretøy med økt behov for teknisk personell.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Tilbud om førerprøver lette klasser</u> Faglige krav til trafikale utfordringer er tilfredsstillt. Volum på tjenestene er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift.</p> <p><u>Tilbud om forvaltningskontroller</u></p>

		Kompetanse og likebehandling sikres gjennom robuste fagmiljøer. Stedets egnethet – tilgjengelighet med bil for hallkontroll etc. – er god. Effektiv ressursutnyttelse oppnås gjennom lokalisering ved sambrukstasjon.
10	Sandnessjøen trafikkstasjon TK 1 Veg 4	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Trafikkstasjon med ambulerende tilbud om førerprøver lette klasser (262).</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Legges ned. Tilbud om teoriprøver opprettholdes og håndteres av annen offentlig etat og/eller ved ambulerende tjeneste.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Nærmeste lokasjon for førerprøver lette kjøretøy vil være Mosjøen (63 km).</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Leieavtale opphører eventuelt overtas i sin helhet til vegformål.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b></p> <p><u>Tilbud om teoriprøver</u> Krav og kriterier vil kunne tilfredsstilles gjennom et samarbeid med annen offentlig etat og/eller ambulerende tjeneste. Antallet prøver (663) er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift.</p> <p><u>Tilbud om praktiske førerprøver flyttes til Mosjøen</u> Sandnessjøen har et begrenset og ukomplisert fysisk trafikkmiljø, hvor det av trafikksikkerhetsmessige hensyn ikke anses som faglig forsvarlig å gjennomføre praktiske førerprøver. Trafikkmengden er i tillegg svært begrenset, noe som også taler for at det ikke er faglig forsvarlig å opprettholde tilbudet. Nærmeste sted med praktiske førerprøver i lette førerkortklasser (inkl. MC), vil være Mosjøen (63 km). Førerprøvekandidatene ved Sandnessjøen trafikkstasjon er i liten grad bosteds-registrert på stedet, i kommunen eller nærliggende kommuner. Lokale trafikkskoler har intensivopplæring med elever som kommer reisende og oppholder seg der over begrenset tid, utelukkende med det formål å gjennomføre praktisk føreropplæring med tilhørende praktisk førerprøve. Kjørevurdering på oppdrag for Fylkeslege eller Politi vil kunne gjennomføres i Sandnessjøen ved ambulerende tjenesteyting, da slike kjørevurderinger ikke krever samme trafikkmiljø som praktiske førerprøver.</p>

## Trøndelag



	Lokasjon	Kommentar
1	Steinkjer kontorsted 156	Redusert arealbehov som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen. Landsdekkende tjenester for trafikant og kjøretøy opprettholdes. Er samlokalisert med trafikkstasjon.
1	Steinkjer trafikkstasjon 20	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser og traktor + ambulerende for MC og tunge kjøretøy. Kontrollhall med myndighetskontroll lette og tunge kjøretøy. Leide lokaler, samlokalisert med TK-tjenester, HR, prosjekt, ressurs og veg-avdeling.</p> <p><b>Vurdering og forslag om framtidig tjenestetilbud</b> Servicekontor med teoriprøver, førerprøver lette klasser, MC, tung bil og traktor. Vurderingsprøver gjennomføres. ADR gjennomføres ikke – se konsekvenser for bruker. Ambulerende tjeneste for førerprøver tunge klasser og MC.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Hallkontroll lette og tunge kjøretøy flyttes til Verdal (35 km).</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Leie mindre lokaler.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier</b> <u>Likebehandling og kvalitet:</u> Handlinger med lav mengde samles og tilbys i lokasjoner der disse handlingene vil få en større frekvens. Hensikten er å ivareta/forbedre likebehandling og kvalitet for gjeldende handlinger.</p> <p><u>Faglige krav:</u></p>

		<p>Krav til sted for praktisk førerprøve er tilfredsstillt.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet:</u> Samling av handlinger vil kunne medføre til høyere effektivitet. Tilgjengelighet er tilpasset dagens etterspørsel. I tillegg har vi tatt hensyn til fremtidig digitalisering av tjenester.</p> <p>Tilbud om forvaltningskontroll flyttes til Verdal. Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. Samling av kontrollaktivitetene ved sambruksstasjon på Verdal gir en mer effektiv ressursutnyttelse.</p>
2	Trondheim kontorsted 175	Videreføres. Ledelsen av divisjon Transport og samfunn er foreslått lagt hit. Det vil bli ansatte i avgang på grunn av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen. Statens vegvesen er lokalisert på seks ulike steder i Trondheim. Disse lokasjonene må ses mer i sammenheng med sikte på å redusere antall lokasjoner, helst til bare to.
2	Trondheim Vegdirektoratet 86	Vurderes samlokalisert med Trondheim kontorsted jf. merknaden over.
2	Trondheim kontorsted laboratorium vegtrafikkentral 62	Vegtrafikkentralen i Midt-Norge videreføres. Laboratoriet videreføres inntil videre. Det vil bli gjennomført en egen vurdering av laboratorievirksomheten i Statens vegvesen. Øvrig virksomhet flyttes til samlokalisering i Trondheim, jf. omtalen over for Trondheim kontorsted.
2	Trondheim trafikkstasjon 48	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Trafikkstasjon med førerprøver lette/tunge klasser. MC og traktor. Kontrollhall med myndighetskontroll lette/tunge kjøretøy. Leier lokaler.</p> <p><b>Vurdering og forslag om framtidig tjenestetilbud</b> Førerprøver tunge klasser flyttes til Stjørdal, ellers uforandret.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Førerprøve tunge klasser flyttes til Stjørdal (36 km).</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Behov for flere ressurser i hall.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier</b> Krav til sted for praktisk førerprøve er tilfredsstillt. Tilbud om førerprøve tunge klasser flyttes til Stjørdal. Etterspørsel etter førerprøve tunge klasser ved Trondheim trafikkstasjon tilsier at det ikke er effektivt å fortsette tjenesten ved Trondheim. På Stjørdal trafikkstasjon blir det gjennomført flere førerprøver. Det gir bedre kvalitet, likebehandling og bedre ressursutnyttelse.</p>
3	Namsos trafikkstasjon 8	<p><b>Beskrivelse av tjenestested i dag</b> Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser, MC og traktor. Kontrollhall med myndighetskontroll lette og tunge kjøretøy. Leide lokaler, samlokalisert med Vegavdeling.</p> <p><b>Vurdering og forslag om framtidig tjenestetilbud</b> Servicekontor med teoriprøver, førerprøver lette klasser og traktor. Vurderingsprøver gjennomføres. ADR gjennomføres ikke – se konsekvenser for bruker.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Førerprøver MC flyttes til Steinkjer (ca 74 km) Hallkontroll lette og tunge kjøretøy flyttes til Verdal (106 km).</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Leie mindre lokaler.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier</b> <u>Likebehandling og kvalitet:</u> Handlinger med lav mengde samles og tilbys i lokasjoner der disse handlingene vil få en større frekvens. Hensikten er å ivareta/forbedre likebehandling og kvalitet for gjeldende handlinger.</p> <p><u>Faglige krav:</u> Krav til sted for praktisk førerprøve er tilfredsstillt.</p>

		<p><b>Effektivitet og tilgjengelighet:</b> Samling av handlinger vil kunne medføre til høyere effektivitet. Tilgjengelighet er tilpasset dagens etterspørsel. I tillegg har vi tatt hensyn til fremtidig digitalisering av tjenester.</p> <p>Tilbud om forvaltningskontroll flyttes til Verdal. Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. Samling av kontrollaktivitetene ved sambruksstasjon på Verdal gir en mer effektiv ressursutnyttelse.</p> <p>Tilbud om MC prøver flyttes til Steinkjer. Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift med tanke på gjennomføring av MC prøver. Det er kort avstand til alternativ førerprøvested.</p>
4	Levanger trafikkstasjon 3	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Kundesenter med førerprøver lette klasser, MC og traktor. Leide lokaler, samlokalisert med Levanger kommune.</p> <p><b>Vurdering og forslag om framtidig tjenestetilbud</b> Legges ned.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Førerprøver flyttes til Stjørdal (48 km), Steinkjer (42 km).</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Legges ned.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier</b> Krav til sted for praktisk førerprøve er tilfredsstillt. Levanger legges ned grunnet kort reiseavstand til Stjørdal og Steinkjer og lavt volum. Lite handlinger går utover likebehandling og kompetanse samt effektivitet.</p>
5	Stjørdal trafikkstasjon TK 13 Veg 5	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Trafikkstasjon med førerprøver lette/tunge klasser, MC og traktor. Kontrollhall med myndighetskontroll lette og tunge kjøretøy. Leide lokaler, samlokalisert med Veg-avdeling.</p> <p><b>Vurdering og forslag om framtidig tjenestetilbud</b> Servicekontor med teoriprøver, førerprøver alle klasser. Vurderingsprøver gjennomføres. ADR gjennomføres ikke – se konsekvenser for bruker.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Myndighetskontroll lette og tunge kjøretøy flyttes til Trondheim (36 km). Legger ned hallaktivitet grunnet lite antall handlinger og kort reiseavstand til Trondheim</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Leie mindre lokaler.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier</b> <u>Likebehandling og kvalitet:</u> Handlinger med lav mengde samles og tilbys i lokasjoner der disse handlingene vil få en større frekvens. Hensikten er å ivareta/forbedre likebehandling og kvalitet for gjeldende handlinger.</p> <p><u>Faglige krav:</u> Krav til sted for praktisk førerprøve er tilfredsstillt.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet:</u> Samling av handlinger vil gi bedre ressursutnyttelse. Tilgjengelighet er tilpasset dagens etterspørsel. I tillegg har vi tatt hensyn til fremtidig digitalisering av tjenester. Tilbud om forvaltningskontroll flyttes til Trondheim. Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. Aktiviteten flyttes grunnet lavt volum og kort reiseavstand til alternativ tjenestested.</p>
6	Røros trafikkstasjon	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Servicekontor med teoriprøver, førerprøver lette klasser. Leier, samlokalisert med Røros kommune (rådhuset).</p> <p><b>Vurdering og forslag om framtidig tjenestetilbud</b> Legges ned.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Tjenester overføres Tynset (55 km).</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Legges ned.</p>

		<p><b>Vurdering av krav og kriterier</b>  Krav til sted for praktisk førerprøve er tilfredsstillt. Vurderes allikevel nedlagt grunnet kort avstand til Tynset og gi bedre ressursutnyttelse.</p>
7	Orkdal (Orkanger) Trafikkstasjon 4	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b>  Trafikkstasjon med førerprøver lette/tunge klasser. MC og traktor. Kontrollhall med myndighetskontroll lette/tunge kjøretøy. Leier lokaler.</p> <p><b>Vurdering og forslag om framtidig tjenestetilbud</b>  Legges ned.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b>  Tjenester flyttes til Trondheim (42 km). Førerprøve tunge klasser flyttes til Stjørdal (72 km)</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b>  Legges ned.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier</b>  Krav til sted for praktisk førerprøve er tilfredsstillt. Kort reiseavstand til Trondheim. Antall handlinger er mulig å dekke opp av Trondheim trafikkstasjon (Effektivitets utnyttelse).</p>
8	Brekstad trafikkstasjon TK 4 Veg 1 Andre 1	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b>  Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser, MC og traktor. Kontrollhall med myndighetskontroll lette/tunge kjøretøy. Leier, samlokalisert med Veg-avdeling.</p> <p><b>Vurdering og forslag om framtidig tjenestetilbud</b>  Servicekontor med teoriprøver. Ambulerende tjeneste for førerprøver lette klasser og traktor. Vurderingsprøver gjennomføres. ADR gjennomføres ikke – se konsekvenser for bruker.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b>  Tjenester overføres Trondheim (101 km).</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b>  Leie mindre lokale.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier</b>  <u>Likebehandling og kvalitet:</u>  Handlinger med lav mengde samles og tilbys i lokasjoner der disse handlingene vil få en større frekvens. Hensikten er å ivareta/forbedre likebehandling og kvalitet for gjeldende handlinger.</p> <p><u>Faglige krav:</u>  Krav til sted for praktisk førerprøve er tilfredsstillt.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet:</u>  Samling av handlinger vil kunne medføre til høyere effektivitet. Tilgjengelighet er tilpasset dagens etterspørsel. I tillegg har vi tatt hensyn til fremtidig digitalisering av tjenester.</p> <p>Forvaltningskontroll lette/tunge flyttes til Trondheim. Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift.</p> <p>Førerprøve MC flyttes til Trondheim. Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift.</p>
9	Oppdal trafikkstasjon 1	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b>  Servicekontor med teoriprøver, førerprøver lette klasser og traktor. Leier, samlokalisert med Oppdal kommune (rådhuset).</p> <p><b>Vurdering og forslag om framtidig tjenestetilbud</b>  Ambulerende tjenester på teori og førerkortklassen for lette.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b>  Ingen endring.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b>  Videreføres som et ambulerende servicekontor med praktisk førerprøve lette.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier</b>  Krav til sted for praktisk førerprøve er tilfredsstillt. Det vil å være kritisk å legge ned alt tilbud på Oppdal, grunnet lavt tilbud i fjellregionen mellom Region midt og Region øst.</p>
10	Hitra/Frøya	Legges ned. Mulig at fylkeskommunen vil videreføre aktivitet her.

	kontorsted 4	
11	Støren kontorsted 6	Legges ned. Mulig at fylkeskommunen vil videreføre aktivitet her.

## Møre og Romsdal



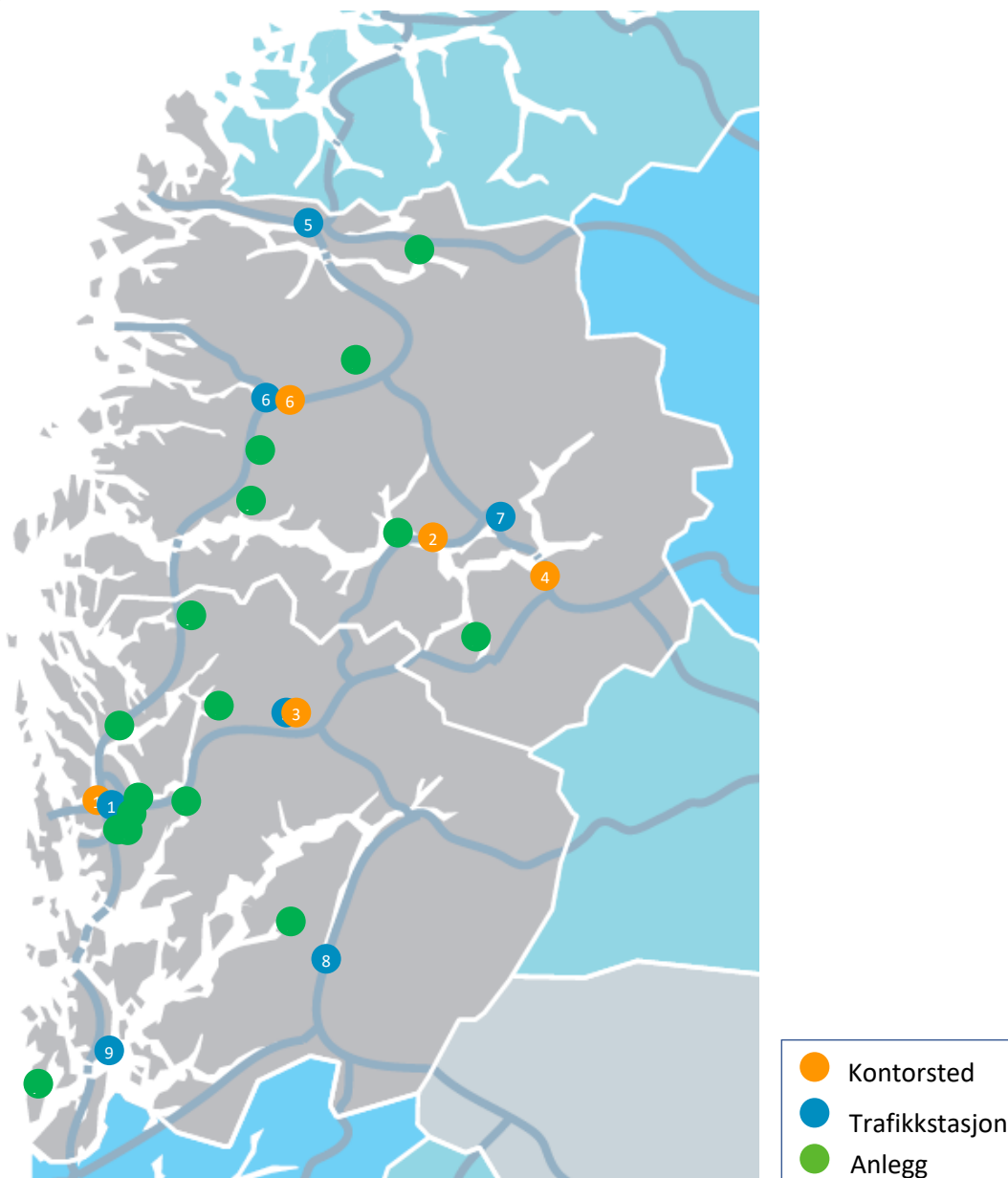
	Lokasjon	Kommentar
1	Molde kontorsted 192	Videreføres. Ledelse av geografiske avdelinger på nivå 2 i divisjon Veg og divisjon Transport og samfunn foreslås lokalisert her. Det blir ansatte i avgang som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen. Det er flere lokasjoner i Molde som bør samlokaliseres.
1	Molde trafikkstasjon 14	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Trafikkstasjon med førerprøver lette/tunge klasser. MC og traktor. Kontrollhall med myndighetskontroll lette/tunge kjøretøy. Leier.</p> <p><b>Vurdering og forslag om framtidig tjenestetilbud</b> Servicekontor med teori-prøver, førerprøver lette klasser og traktor. Vurderingsprøver gjennomføres. ADR gjennomføres ikke – se konsekvenser for bruker.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Myndighetskontroll lette og tunge kjøretøy flyttes til Bergsøya (50 km). Førerprøver tunge klasser og MC flyttes til Kristiansund (72 km).</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Leie mindre lokale.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier</b> <u>Likebehandling og kvalitet:</u> Handlinger med lav mengde samles og tilbys i lokasjoner der disse handlingene vil få en større frekvens. Hensikten er å ivareta/forbedre likebehandling og kvalitet for gjeldende handlinger.</p> <p><u>Faglige krav:</u> Krav til sted for praktisk førerprøve er tilfredsstillt.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet:</u> Samling av handlinger vil kunne medføre til høyere effektivitet. Tilgjengelighet er tilpasset dagens etterspørsel. I tillegg har vi tatt hensyn til fremtidig digitalisering av tjenester. Forvaltningskontroll flyttes til Bergsøya. Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. Samling av kontrollaktivitetene ved sambruksstasjon på Bergsøya gir en mer effektiv ressursutnyttelse. Kort reiseavstand til alternativt tjenestested.</p>



		Førerprøver MC og tunge klasser flyttes til Kristiansund. Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift med tanke på gjennomføring av førerprøve MC og tunge klasser. Det er kort avstand til alternativt førerprøvested.
1	Molde laboratorium 7	Videreføres inntil videre. Det vil bli gjennomført en egen vurdering av laboratorievirksomheten i Statens vegvesen
2	Ålesund kontorsted 55	Redusert arealbehov som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen.
2	Ålesund trafikkstasjon TK 21 Andre 1	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Trafikkstasjon med førerprøver lette/tunge klasser. MC og traktor. Kontrollhall med myndighetskontroll lette/tunge kjøretøy. Leier, samlokalisert med Veg-avdeling, ressurs og prosjekt.</p> <p><b>Vurdering og forslag om framtidig tjenestetilbud</b> Førerprøve tunge klasser avvikles, ellers uforandret.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Førerprøver tunge klasser flyttes til Ørsta (55 km).</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Uendret.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier</b> Krav til sted for praktisk førerprøve er tilfredsstilt. Førerprøve tunge klasser flyttes til Ørsta. Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. Samling av tungbil ressurser ved Ørsta trafikkstasjon gir en mer effektiv ressursutnyttelse.</p>
3	Sunnalsøra trafikkstasjon 3	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Servicekontor med teoriprøver, førerprøver lette/tunge klasser, MC og traktor. Leier, Sunndal kommune (rådhuset).</p> <p><b>Vurdering og forslag om framtidig tjenestetilbud</b> Legges ned</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Tjenester overføres Kristiansund (105 km), Oppdal (68 km).</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Legges ned.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier</b> Krav til sted for praktisk førerprøve er ikke tilfredsstilt.</p>
4	Ørsta trafikkstasjon TK 8 Veg 4	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Trafikkstasjon med førerprøver lette/tunge klasser. MC og traktor. Kontrollhall med myndighetskontroll lette/tunge kjøretøy. Leier, samlokalisert med Veg-avdeling og ressurs.</p> <p><b>Vurdering og forslag om framtidig tjenestetilbud</b> Servicekontor med teoriprøver, førerprøver lette/tunge klasser og traktor. Vurderingsprøver gjennomføres. ADR gjennomføres ikke – se konsekvenser for bruker.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Førerprøve MC og myndighetskontroll lette og tunge kjøretøy flyttes til Ålesund (55 km).</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Leie mindre lokale.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier</b> <u>Likebehandling og kvalitet:</u> Handlinger med lav mengde samles og tilbys i lokasjoner der disse handlingene vil få en større frekvens. Hensikten er å ivareta/forbedre likebehandling og kvalitet for gjeldende handlinger. <u>Faglige krav:</u> Krav til sted for praktisk førerprøve er tilfredsstilt. <u>Effektivitet og tilgjengelighet:</u> Samling av handlinger vil kunne medføre til høyere effektivitet. Tilgjengelighet er tilpasset dagens etterspørsel. I tillegg har vi tatt hensyn til fremtidig digitalisering av tjenester.</p>

		<p>Forvaltningskontroll flyttes til Ålesund. Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. Samling av kontrollaktivitetene ved Ålesund trafikkstasjon gir en mer effektiv ressursutnyttelse.</p> <p>MC prøver flyttes til Ålesund. Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift med tanke på gjennomføring av MC prøver. Det er kort avstand til alternativ førerprøvested.</p>
5	<p>Kristiansund Trafikkstasjon TK 12 Andre 1</p>	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Trafikkstasjon med førerprøver lette/tunge klasser. MC og traktor. Kontrollhall med myndighetskontroll lette/tunge kjøretøy. Leier.</p> <p><b>Vurdering og forslag om framtidig tjenestetilbud</b> Servicekontor med teoriprøver, førerprøver lette klasser. Ambulerende førerprøver på tunge klasser (v-g skole transportfag) og MC. Vurderingsprøver gjennomføres. ADR gjennomføres ikke – se konsekvenser for bruker.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Myndighetskontroll lette og tunge kjøretøy flyttes til Bergsøya (27 km).</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Leie mindre lokale.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier</b> <u>Likebehandling og kvalitet:</u> Handlinger med lav mengde samles og tilbys i lokasjoner der disse handlingene vil få en større frekvens. Hensikten er å ivareta/forbedre likebehandling og kvalitet for gjeldende handlinger.</p> <p><u>Faglige krav:</u> Krav til sted for praktisk førerprøve er tilfredsstillt.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet:</u> Samling av handlinger vil gi bedre ressursutnyttelse. Tilgjengelighet er tilpasset dagens etterspørsel. I tillegg har vi tatt hensyn til fremtidig digitalisering av tjenester.</p> <p>Tilbud om forvaltningskontroll flyttes til Bergsøya. Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. Samling av kontrollaktivitetene ved sambruksstasjon på Bergsøya gir en mer effektiv ressursutnyttelse. Kort reiseavstand til alternativ tjenestested.</p>
6	<p>Åndalsnes kontorsted 10</p>	<p>Legges ned. Mulig at fylkeskommunen vil videreføre.</p>

## Vestland



	Lokasjon	Kommentar
1	Bergen kontorsted vegtrafikksentral kundesenter TK 376	<p>Videreføres. Ledelsen av divisjon Utbygging er foreslått lagt hit. Det vil bli ansatte i avgang avhengig av overføring til fylkeskommunen. Vegtrafikksentralen videreføres.</p> <p>Det tilbys tjenester på trafikant- og kjøretøyområdet:</p> <p><b>Beskrivelse av tjenestested:</b> Kundesenter med teoriprøver og behandling av rettighetsbevis saker. Leide lokaler, samlokalisert med resten av SVV i Bergen og jernbanedirektoratet.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</b> Servicekontor med tilbud om teoriprøver og behandling av rettighetsbevis saker.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne:</b> Tilbud uforandret</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</b> Ingen</p>

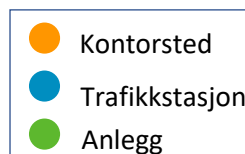
		<p><b><u>Vurdering av krav og kriterier:</u></b>  <u>Likebehandling og kvalitet</u>  Bergen sentrum er et stort servicekontor med et godt merkantilt fagmiljø.  <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u>  Servicekontor er i Bergen sentrum nær bybane og Bergen busstasjon. Servicekontoret er samlokalisert med vegkontorets resepsjon.</p>
1	Bergen trafikkstasjon TK 71 Veg 8	<p><b><u>Beskrivelse av tjenestested:</u></b>  Sambruksstasjon med førerprøver lette/tunge klasser, MC, forvaltningskontroll for lette/tunge kjøretøy, ADR- kontroller, ulykkeshall, kjøretøyregistrering, rettighetsbevishandling etter praktisk prøve, tilsyn og utekontroll.  Leide lokaler.  Utfører ikke førerkorttjenester i skranke.  <b><u>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</u></b>  Ingen endringer.  <b><u>Konsekvens for brukerne:</u></b>  Ingen  <b><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</u></b>  Øke bemanningen noe for å kunne bidra i ambulering til andre lokasjoner. Viktig å videreutvikle kjøretøyområdet.  <b><u>Vurdering av krav og kriterier:</u></b>  <u>Likebehandling og kvalitet</u>  Stor stasjon. Spesialistkompetanse på flere fagområder.  <u>Faglige krav</u>  Trafikale forhold tilfredsstillende krav til førerprøver i alle klasser. Gode hallfasiliteter.  <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u>  Trafikkstasjonen ligger lett tilgjengelig med bil og kollektivt. Vil være store fagmiljø også i fremtiden med mulighet for effektiv drift.</p>
2	Leikanger kontorsted 184	<p>Videreføres. Ledelse av geografiske avdelinger på nivå 2 i divisjon Veg og divisjon Transport og samfunn foreslås lokalisert her. Det blir ansatte i avgang som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen.</p>
3	Voss kontorsted 27	<p>Redusert arealbehov som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen. Samlokalisering med Voss trafikkstasjon.  Voss og Odda bør vurderes i sammenheng.</p>
3	Voss Trafikkstasjon TK 13 Veg 2	<p><b><u>Beskrivelse av tjenestested:</u></b>  Trafikkstasjon med førerprøver lette/tunge klasser, MC, teoriprøver, rettighetsbevisaker, kjøretøyregistrering, forvaltningskontroll av lette/tunge kjøretøy, tilsyn og utekontroll. Eier bygg. Samlokalisert med Veg, Prosjekt, Plan og forvaltning.  <b><u>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</u></b>  Kundesenter og flytting av kontroll/utekontroll til annet egnet område langs E16 sør for Voss.  Førerprøve lette, rettighetsbevis, teoriprøver, kjøretøyregistrering og utekontroll.  <b><u>Konsekvens for brukerne:</u></b>  Nærmeste tjenestested er Bergen.  <b><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</u></b>  Øke bemanningen noe på sensor og beholde bemanning på merkantil for å sikre utførelse av ambulerende tjenester i Odda og Sogndal.  <b><u>Vurdering av krav og kriterier :</u></b>  <u>Likebehandling og kvalitet</u>  Stasjonen består av relativt små fagmiljøer, der utekontroll er størst.  <u>Faglige krav</u>  Krav til førerprøver lette klasser og traktor er oppfylt.  <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u>  Førerprøver MC legges ned som følge av lavt volum.</p>

		<p>Dagens fasiliteter er stor og bygningsmassen kan reduseres. I tillegg er plasseringen uegnet ettersom trafikkstasjonene ikke ligger ved Rv7 eller E16. Derfor bør ny lokalisering søkes nærmere sentrum.</p> <p>Reiseavstand fra Voss for utførelse av forvaltningskontroll av lette/tunge kjøretøy og MC førerprøver til Bergen 89 km (1 t 24 min).</p>
4	Lærdal kontorsted løyvekontor vegtrafikkentral 10	Videreføres. Vegtrafikksentralen for vest videreføres i Lærdal. Det samme med det landsdekkende løyvekontoret.
5	Nordfjordeid trafikkstasjon TK 11 Veg 12 Andre 5	<p>Redusert arealbehov som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen.</p> <p>For tjenester på trafikant- og kjøretøyområdet:</p> <p><b>Beskrivelse av tjenestested:</b> Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser, MC, forvaltningskontroll av lette/tunge kjøretøy, kjøretøyregistrering, teoriprøver, rettighetsbevis og utekontroll.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</b> Oppmøtested (kontorfellesskap) for førerprøver lette og teoriprøver med ambulerende personell.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne:</b> Må reise til annet tjenestested for å få utført kjøretøyregistrering, rettighetsbevis og hall kontroll lette/tunge kjøretøy.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</b> Avvikle dagens trafikkstasjon og flytte ressursene og gjenværende tjenester til et mer egnet sted.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Likebehandling og kvalitet</u> Stasjonen består av små fagmiljøer, der utekontroll er størst. Tjenestetilbudet reduseres derfor slik at det er tilpasset etterspørselen på staden.</p> <p><u>Faglige krav</u> Krav til førerprøver lette klasser og traktor er oppfylt. Blir vi værende på dagens lokasjon, må utkjørsel oppgraderes for at førerprøver lette klasser og traktor skal gjennomføres.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Førerprøver MC legges ned som følge av lavt volum. Reiseavstand fra Nordfjordeid utførelse av førerprøver tunge, MC, forvaltningskontroll av lette/tunge kjøretøy, kjøretøyregistrering, rettighetsbevis til Førde 100 km (1 t 46 min).</p>
6	Førde Kontorsted Veg 23, Andre 2	<p>Redusert arealbehov som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen. Samlokalisering med Førde trafikkstasjon.</p> <p>Førde og Nordfjordeid bør vurderes i sammenheng. Ved etablering av ny sambruksstasjon på Moskog, jf. omtalen under for Førde trafikkstasjon, bør det vurderes å legge all virksomhet Statens vegvesen har i Førde-området til Moskog.</p>
6	Førde trafikkstasjon TK 16	<p><b>Beskrivelse av tjenestested:</b> Sambruksstasjon med førerprøver lette/tunge klasser, MC, forvaltningshall for kontroll av lette/tunge kjøretøy, ADR- kontroll, kjøretøyregistrering, teoriprøver, rettighetsbevis, tilsyn og utekontroll. Leide lokaler, samlokalisert med Veg, HRA og Vegdirektoratet.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</b> Avvikle dagens sambruksstasjon pga utfordringer med reguleringsplan for området. Etablere et kundesenter i Førde sentrum med rettighetsbevissaker og teoriprøver. I tillegg etablere ny sambruksstasjon ved Moskog/ny plass ved E39, for avvikling av førerprøver lette/tunge klasser, MC, forvaltningskontroll av lette/tunge kjøretøy, kjøretøyregistrering og utekontroll.</p>

		<p>Som følge av lav kapasitet og krav til spesialisering på ressurser, avvikles tilbud om ADR-kontroll (Førde er i dag en hjelpestasjon til Bergen).</p> <p><b>Konsekvens for brukerne:</b> To ulike lokasjoner i Førdeområdet. ADR kontroll må gjøres i Bergen eller Ålesund.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Øke bemanningen over tid på sensor og forvaltningskontroll av lette/tunge kjøretøy for å sikre kapasitet til å utføre ambulerende tjenester.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Likebehandling og kvalitet</u> Utfører alle tjenester i et stort fagmiljø. Nye fasiliteter bygges i hht. krav for å tilfredsstillere planlagt aktivitet.</p> <p><u>Faglige krav</u> Trafikale forhold tilfredsstillere krav til førerprøver alle klasser. For utekontroll er dagens område for lite til å utføre effektiv utekontroll og hensette vogntog/kjøretøy. Derfor flyttes kontrollaktivitet til Moskog.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Etablerer også ny MC kjøregård på Moskog for å gjennomføre MC prøver på oppmøtestedet til sensor. Kundesenter blir liggende sentrumsnært, mens kontrollstasjon blir liggende langs E39 ved Moskog. Reiseavstand fra Førde for utførelse av ADR kontroll er til Bergen 162,4 km (2 t 52 min) eller Ålesund 210,8 km (4 t 4 min).</p>
7	Sogndal Trafikkstasjon 14	<p><b>Beskrivelse av tjenestested:</b> Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser, MC, kjøretøyregistrering, teoriprøver og rettighetsbevis. Ambulerende førerprøver på tungbil knytte til den videregående skolen. Oppmøtested for utekontroll som har hovedbase på Håbakken.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</b> Oppmøtested (kontorfellesskap) for førerprøver lette og teoriprøver med ambulerende personell. Tilbudet om gjennomføring av førerprøver tunge klasser ved tungbil linjen på Kaupanger vil bli lagt ned. Trafikale forhold tilfredsstillere ikke krav til førerprøve.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne:</b> Nærmeste tjenestested Førde eller Voss.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</b> Avvikling av eksisterende fasiliteter og etablering av et kundesenter.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Likebehandling og kvalitet</u> Stasjonen består av små fagmiljøer, der utekontroll er størst. Tjenestetilbudet reduseres derfor slik at det er tilpasset etterspørselen på staden.</p> <p><u>Faglige krav</u> Krav til førerprøver lette klasser og traktor er oppfylt.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Førerprøver MC legges ned som følge av lavt volum. Oppmøtested for utekontrollen foreslås være Håbakken, da dette er hovedlokasjon til utekontrollgruppen i Sogndal. Reiseavstand fra Sogndal/Kaupanger for utførelse av kjøretøyregistrering, rettighetsbevis, MC og tunge førerprøver til Førde er 105 km (1t 37 min) eller Bergen 207 km (3 t 35 min).</p>
8	Odda trafikkstasjon TK 8 Veg 17	<p>Redusert arealbehov som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen.</p> <p>For tjenester på trafikant- og kjøretøyområdet:</p> <p><b>Beskrivelse av tjenestested:</b></p>

		<p>Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser, MC, forvaltningskontroll av lette kjøretøy, rettighetsbevissaker, kjøretøyregistrering, teoriprøver og utekontroll. Eier grunnen, delvis eide og leide lokaler, samlokalisert med Veg, Plan og Forvaltning.</p> <p><b><u>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</u></b> Oppmøtested (kontorfellesskap) for førerprøver lette og teoriprøver med ambulerende personell.</p> <p><b><u>Konsekvens for brukerne:</u></b> Nærmeste tjenestested Voss, Haugesund eller Bergen.</p> <p><b><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</u></b> Avvikle dagens trafikkstasjon og flytte aktiviteten til et mer tilpasset lokaler.</p> <p><b><u>Vurdering av krav og kriterier:</u></b> <u>Likebehandling og kvalitet</u> Stasjonen består av et lite fagmiljø, der utekontroll er størst. Utekontroll har hovedsakelig tilholdssted på Seljestad. Tjenestetilbudet reduseres derfor slik at det er tilpasset etterspørselen på staden og bemannes med ambulerende bemanning.</p> <p><u>Faglige krav</u> Krav til førerprøver lette klasser og traktor er oppfylt.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Førerprøver tunge klasser og MC legges ned som følge av lavt volum. Oppmøtested for utekontrollen foreslås være Seljestad, da dette er hovedlokasjon til utekontrollgruppen i Odda. Reiseavstand fra Odda for utførelse av kjøretøyregistrering, rettighetsbevissaker, hallkontroll lette, MC og tunge førerprøver til Bergen 121 km (2 t 25 min), Haugesund 132 km (2t 09 min) eller Stavanger Trafikkstasjon 203 km (3 t 45 min).</p>
9	<p>Stord trafikkstasjon TK 8 Veg 15 Andre 1</p>	<p>Redusert arealbehov som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen.</p> <p>For tjenester på trafikant- og kjøretøyområdet:</p> <p><b><u>Beskrivelse av tjenestested:</u></b> Kundesenter med førerprøver MC og lette klasser, teoriprøver, rettighetsbevissaker, kjøretøyregistrering, forvaltningskontroll av lette/tunge kjøretøy, ADR- kontroll og utekontroll. Leide lokaler, samlokalisert med Veg og politiet.</p> <p><b><u>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</u></b> Kundesenter, førerprøver lette og teoriprøver med ambulerende personell.</p> <p><b><u>Konsekvens for brukerne:</u></b> Nærmeste tjenestested Haugesund eller Bergen.</p> <p><b><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</u></b> Mindre bygg – lavere utgifter</p> <p><b><u>Vurdering av krav og kriterier</u></b> <u>Faglige krav</u> Krav til førerprøver lette klasser og traktor er oppfylt.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Førerprøver MC legges ned som følge av lavt volum. Avvikling av kontrollplassen på Stord – alternativt må kontroll bygget rehabiliteres. Reiseavstand fra Stord for utførelse av rettighetsbevissaker, kjøretøyregistrering og MC førerprøver til Haugesund 56 km (57 min).</p>

## Rogaland



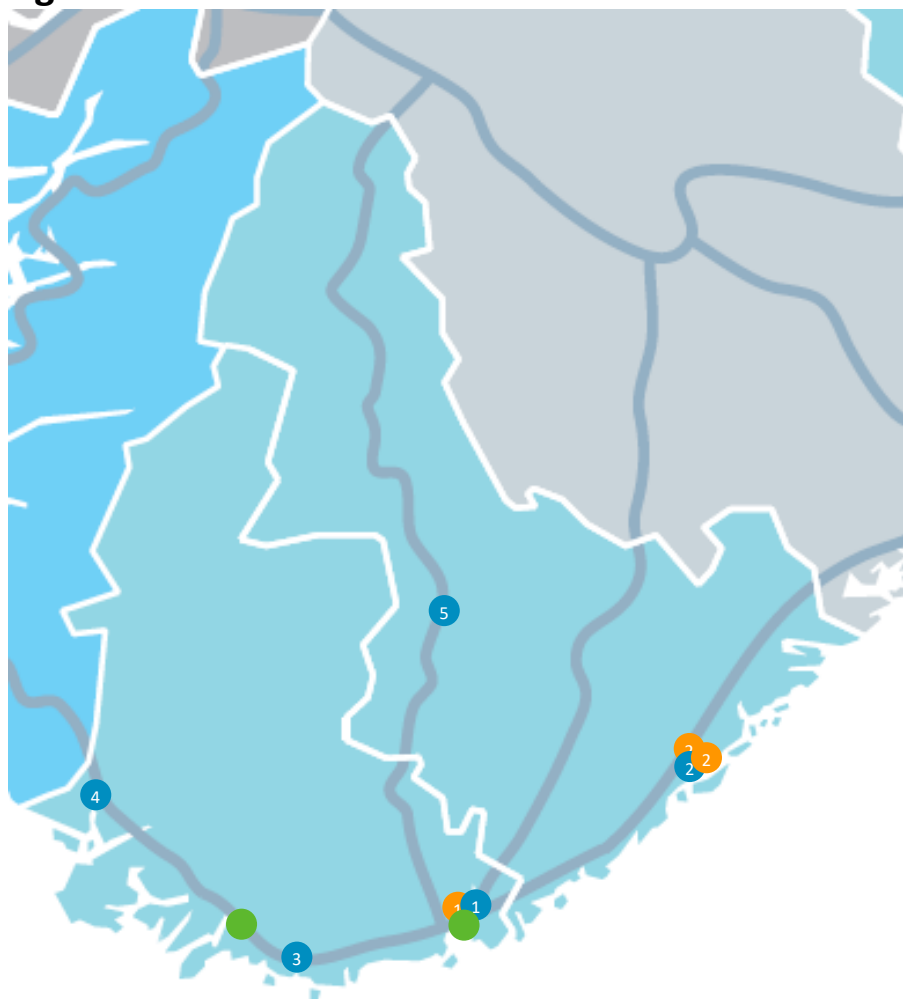
	Lokasjon	Kommentar
1	Haugesund kontorsted 59	Redusert arealbehov som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen. Samlokaliseres med Haugesund trafikkstasjon. Stord og Haugesund bør vurderes i sammenheng.
1	Haugesund trafikkstasjon 39	<p><b>Beskrivelse av tjenestested:</b>                      Trafikkstasjon med førerprøver lette/tunge klasser, MC, forvaltningskontroll av lette/tunge kjøretøy, ADR- kontroll, kjøretøyregistrering, teoriprøver, rettighetsbevis, tilsyn og utekontroll. Leide lokaler, samlokalisert med Veg, HRA, Prosjekt, Plan og forvaltning. Antall lette kontroller er høyt grunnet ansvar for kontroll av bruktimport fra USA.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</b>                      Dagens sambruksstasjon opprettholdes med tilbud om førerprøver lett, MC, rettighetsbevissaker, teoriprøver, registrering og forvaltningskontroll av lette/tunge kjøretøy. Ved åpning av ROGFAST vil hallkontroll, utekontroll og førerprøver for enkelte klasser bli flyttet til ny kontrollstasjon på Bokn.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne:</b>                      Førerprøver tunge klasser kjøres enten i Bergen eller Stavanger.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</b>                      Ingen</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b></p>



		<p><u>Likebehandling og kvalitet</u>          Stor stasjon. Spesialistkompetanse på USA importerte kjøretøy samt lokalisering av flere ressurser knyttet til spesialtjenesten SFOOR.</p> <p><u>Faglige krav</u>          Trafikale forhold tilfredsstillende krav til førerprøver i alle klasser. Gode og effektive hallfasiliteter. Utekontrollaktivitet skjer kun som ambulerende ut til andre lokasjoner langs E39.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet</u>          Trafikkstasjonen ligger lett tilgjengelig med bil og kollektivt. Vil være store fagmiljø også i fremtiden med mulighet for effektiv drift.</p> <p>Reiseavstand fra Haugesund for utførelse av ADR kontroll (hjelpestasjon i dag) og tunge førerprøver til Stavanger 92,2km (2 t 3 min) eller Bergen 149 km (3t 48 min).</p>
2	Stavanger kontorsted 285	Redusert arealbehov som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen.
2	Stavanger trafikkstasjon 72	<p><b><u>Beskrivelse av tjenestested:</u></b>          Sambruksstasjon med førerprøver lette/tunge klasser, MC, teoriprøver, rettighetsbevissaker, kjøretøyregistrering, forvaltningskontroll for lette/tunge kjøretøy, ADR- kontroller, tilsyn og utekontroll. Leide lokaler, samlokalisert med annen vegvesen-aktivitet (Geo og skred, Lab).</p> <p><b><u>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</u></b>          Ingen endring</p> <p><b><u>Konsekvens for brukerne:</u></b>          Uforandret</p> <p><b><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</u></b>          Ingen</p> <p><b><u>Vurdering av krav og kriterier :</u></b>  <u>Likebehandling og kvalitet</u>          Stor stasjon. Spesialistkompetanse på flere fagområder.</p> <p><u>Faglige krav</u>          Trafikale forhold tilfredsstillende krav til førerprøver i alle klasser. Gode hallfasiliteter og kjøregård for MC.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet</u>          Vil huse store fagmiljøer også i fremtiden noe som vil bidra til økt effektiv drift.</p> <p>Når Rogfast er ferdig vil det bli etablert en utekontrollstasjon på Harestad med mulig endring av oppmøtested for utekontrollen. I tillegg vil dette være et potensielt oppmøtested for førerprøver tunge klasser og forvaltningskontroll.</p>
3	Sauda trafikkstasjon 1	<p><b><u>Beskrivelse av tjenestested:</u></b>          Kundesenter med teoriprøver, rettighetsbevis og kjøretøyregistrering. Ambulerende førerprøver på tungbil knytte til den videregående skolen. Samlokalisert med kommunen.</p> <p><b><u>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</u></b>          Tjenestetilbudet i Sauda legges ned.</p> <p><b><u>Konsekvens for brukerne:</u></b>          Teoriprøver og førerprøver flyttes til nærmeste tjenestested Haugesund eller Odda, mens tungbilførerprøver avvikles i Bergen eller Stavanger.</p> <p><b><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</u></b>          Avvikling av eksisterende fasiliteter.</p> <p><b><u>Vurdering av krav og kriterier:</u></b>          Tjenestetilbudet avvikles som følge av lavt volum.</p> <p><u>Likebehandling og kvalitet</u>          Kun en merkantilt ansatt.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet</u>          Førerprøver legges ned som følge av meget lavt volum.</p> <p>Reiseavstand fra Sauda for utførelse av teoriprøver, rettighetsbevis og tunge førerprøver blir til Bergen 198 km (3 t 39 min) eller Stavanger 184 km (3t 24 min).</p>
4	Egersund trafikkstasjon TK 2	<p>Redusert arealbehov som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen.</p> <p><b><u>Beskrivelse av tjenestested:</u></b></p>

Veg 7	<p>Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser, teoriprøver, rettighetsbevissaker, kjøretøyregistrering, forvaltningskontroll av lette kjøretøy og tilsyn. Eier bygg og er samlokalisert med Veg.</p> <p><b><u>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</u></b> Førerprøve lette med ambulerende personell.</p> <p><b><u>Konsekvens for brukerne:</u></b> Nærmeste tjenestested er Stavanger/Flekkefjord.</p> <p><b><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</u></b> Oppmøtested førerprøve. Salg av trafikkstasjon. Evt etablere nytt oppmøtested. Løsningen har ingen konsekvens for kapasitet da dette allerede i dag håndteres av Stavanger.</p> <p><b><u>Vurdering av krav og kriterier :</u></b></p> <p><u>Likebehandling og kvalitet</u> Stasjonen består av to ansatte, all øvrig bemanning er ambulerende.</p> <p><u>Faglige krav</u> Krav til førerprøver lette klasser og traktor er oppfylt.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Avvikling av dagnes fasiliteter og etablere noe mer sentrumsnært. Reiseavstand fra Egersund for utførelse av teoriprøver, rettighetsbevissaker, kjøretøyregistrering, forvaltningskontroll av lette kjøretøy til Stavanger 70 km (1 t 09 min).</p>
-------	---

## Agder



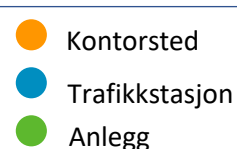
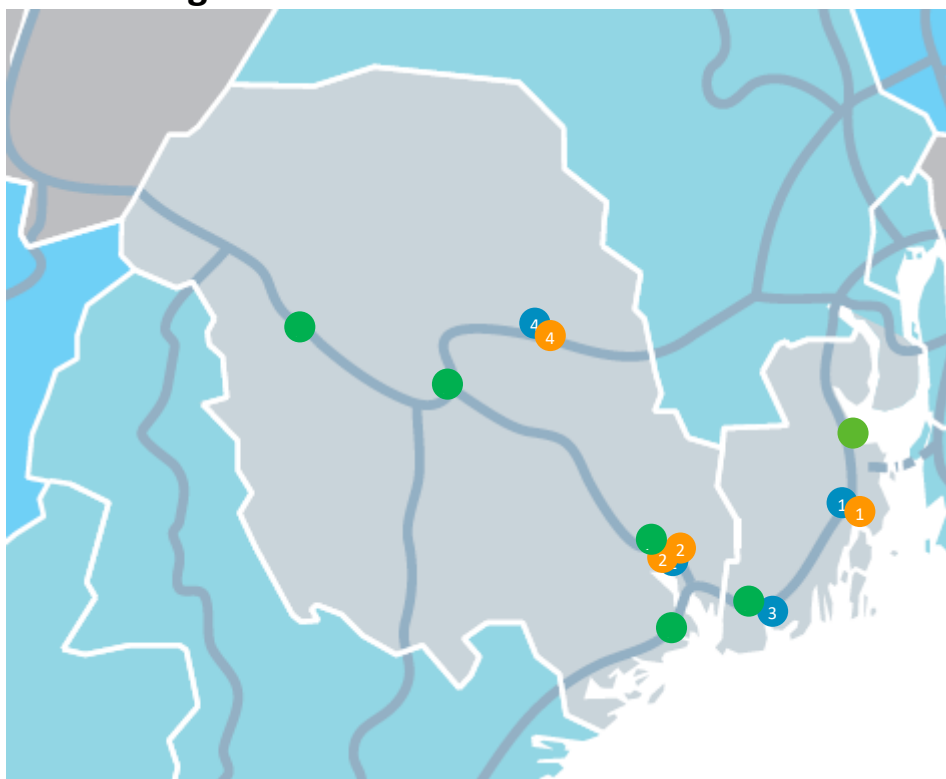
	Lokasjon	Kommentar
1	Kristiansand kontorsted 123	Redusert arealbehov som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen. Mulig samlokalisering med trafikant- og kjøretøytjenester i sentrum av Kristiansand på et senere tidspunkt.
1	Kristiansand trafikkstasjon 39	<p><b>Beskrivelse av tjenestested:</b></p> <p>I dag er Kristiansand (Rige) fullverdig trafikkstasjon med utekontrollstasjon tilknyttet. Alle prøver A (ca. 400 pr år), B (ca. 3000 pr år) Tunge (ca. 450) pr år, teori (ca. 5500 pr år). Stasjonen er samlokalisert med øvrige SVV avdelinger i felles bygg.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</b></p> <p>Kristiansand ses i sammenheng med bygging av Lohnelier i fm. ny ringveg rundt byen og ny E39. Dagens plassering av utekontrollstasjonen vil ikke fange opp E39 trafikken ved omlegging av vegnettet. Det er derfor ment å bygges ny utekontrollstasjon v /Lohnelier i samarbeid med Nye Veier AS. Prosessen er allerede på planstadiet. Denne gjøres til sambruksstasjon der all hallkontroll lett og tunge og ADR inngår. Den nye sambruksstasjonen må dimensjoneres for dette. Gammel utekontrollstasjon og hallene på Rige kan avvikles.</p> <p>Prøver kjøres fra SVV bygg på Rige hvor man har teori og merkantile tjenester.</p> <p>MC (ca 700 pr år) kjøres som i dag fra Skantraf (ved Sørlandsparken) hvor det er meget gode bane forhold. Tunge kjøres i dag fra Rige, men vurderes flyttet til Skantraf om mulig allerede i 2020.</p> <p>Dato for ny sambruksstasjon er ikke avklart, men antas kunne skje i perioden 2023-2025, men er satt til 1.1.25</p>

		<p><b>Konsekvenser for brukerne:</b> Få eller ingen endringer. Teknisk hall flyttes til Lohnelier, men det er liten endring i reiseveg for lokale brukere. Det blir noe lengre veg for brukere fra Stoa, men ny infrastruktur vil redusere avstanden.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</b> Frigjøre dagens kontrollhaller samt arealer ved Rige utekontrollstasjon. Mer integrering med SVV avdelinger på merkantil side. Sensorbemanning nivelleres for å ta imot B fra Mandal, samt ambulerende tunge til Arendal.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier</b> Kristiansand tilfredsstillende alle krav og kriterier til førerprøvested.</p>
2	Arendal kontorsted 166	Videreføres. Ledelsen av divisjon Trafikant og kjøretøy er foreslått lagt hit. Ledelse av geografiske avdelinger på nivå 2 i divisjon Veg og divisjon Transport og samfunn foreslås også lokalisert her. Det blir ansatte i avgang som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen.
2	Arendal trafikkstasjon 29	<p><b>Beskrivelse av tjenestested:</b> Fullverdig trafikkstasjon i dag med utekontrollfasiliteter knyttet til E18</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</b> Hallkontroll lett/tung flyttes til Lohnelier(Kristiansand). Førerprøver kl A (ca 200 pr år) flyttes til Kristiansand (Skantraf) ca 35 min kjøreveg. Det samme med tunge bortsett fra elever fra Blakstad vgs. Teori og førerprøver kl B samt merkantil resttjeneste flyttes til Harebakken og samlokaliseres med øvrige SVV avdelinger der. Tilsyn flyttes til Harebakken. Vurderingsprøver kjøres ambulerende fra Kristiansand evt. ved de sensorene som kjører kl B fra Harebakken avhengig av kompetanse Utekontrolldelen vurderes nedlagt og om behov etableres som enklere utekontrollplass på strekningen Arendal-Kristiansand. Dette må ses i sammenheng med øvrige utekontrollfasiliteter og behov. Ved en slik løsning kan bygget avhendes. Tidshorisont 1.1.25</p> <p><b>Konsekvenser for brukerne:</b> Noe lengre reiseveg til prøver kl A og evt. en del av de tunge samt for kontroller i hall.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</b> Dersom man legger ned eller flytter utekontrollaktiviteten kan Stoa avhendes. MC bane nedlegges alternativt kan kjøregården leies ut. Fasilitetene for MC bane er langt bedre ved Skantraf enn på Stoa da denne ligger akkurat innafor minimumskravene</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier</b> Arendal fyller krav og kriterier til førerprøvested. Kl A flyttes for bedre ressursutnyttelse. Reiseavstand til Skantraf i Sørlandsparken er 58 km og ca. 38 min reiseveg. Tunge prøver flyttes også til Kristiansand og man ønsker å samle all tung oppkjøring på samme sted på Skantraf. Det opprettholdes tungt tilbud gjennom <u>ambuleringe sensorer</u> for å dekke behovet fra Blakstad VGS. Flytting av hallkontroller til Lohnelier frigjør arealer, samt gir samling av tekniske tjenester for bedre ressursutnyttelse. Reisevegen øker for dagens hallbrukere til ca 85 km og 65 min reisetid. Med ny E18/E39 og ringveg rundt Kristiansand vil reisetiden bli ytterligere kortere.</p>
2	Skarpnes Laboratorium 3	Legges ned.
3	Mandal trafikkstasjon 2	<p><b>Beskrivelse av tjenestested:</b> Servicekontor med merkantilt tilbud/teori (ca. 1600 pr år) og førerprøver kl B (ca. 950 pr år). Leid bygg med utløp 2022- er i dag TK's nest dyreste trafikkstasjon fordelt kostnad pr ansatt.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</b> Legges ned pr 1.1.23</p> <p><b>Konsekvenser for brukerne:</b> Tjenestene flyttes til Kristiansand som er ca. 35 min å reise.</p>

		<p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</b> Leid bygg, der leiekontrakt utgår ila 2022. Førerprøvene er kjørt ambulerende fra Kristiansand slik at flytting får ingen økt bemanningskonsekvens. Teori tas i Kristiansand uten behov for kapasitets endring</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier</b> Stasjonen tilfredsstiller kravene til oppkjøringssted kl B/BE og er i dag betjent ambulerende fra Kristiansand. Man velger å flytte tilbudet til Kristiansand 38 km unna og ca 35 min da dette medfører en kort endring i reiseveg og vil gi en langt større fleksibel bruk av sensorer. Leieforholdet kan da avvikles.</p>
4	Flekkefjord trafikkstasjon TK 5 Veg 4	<p><b>Beskrivelse av tjenestested:</b> I dag eid bygg sammen med vegavdelingen. For store lokaler for TK pr 1.1.25 Har i dag prøver kl A og B -ingen kontrollhall.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</b> Fra trafikkstasjon til servicekontor. Åpent 3 dager pr uke-vurderes ned til to dager. Opprettholder teori (ca 1400 pr år) og prøver kl B (ca 750 pr år). Kl A tilbudet nedlegges (ca 80 prøver pr år) og flyttes til Kristiansand fra 2021. Traktor kjøres ambulerende</p> <p><b>Konsekvenser for brukerne:</b> Lengre veg for prøver kl A da disse går til Kristiansand eller Stavanger.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</b> TK kan flyttes til offentlig servicekontor, men i og med eid bygg med andre avdelinger er billigste alternativ å opprettholde i dagens bygg.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier</b> Tilfredsstiller kravene til utvikling av førerprøver alle klasser. Grunnet lavt volum på kl A og en MC bane som etter HMS vurdering av banen ikke anses som fullt ut egnet grunnet lite plass og kryssende behov med annen virksomhet (HMS) velger man å flytte MC tilbudet til Kristiansand. Avstanden er ca. 110 km -1,5 t reiseveg. Flekkefjord har ubetjent utekontrollplass ved E39 som brukes til ambulerende utekontroll og er spesielt viktig vinterstid. Denne beholdes.</p>
5	Setesdal (Evje) trafikkstasjon TK 2 Veg 10	<p>Videreføres som anleggskontor.</p> <p>For tjenester på trafikant- og kjøretøyområdet:</p> <p><b>Beskrivelse av tjenestested:</b> Trafikkstasjon med førerprøver kl B (ca 570 pr år) og ambulerende lette hall en dag uka.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</b> Legges ned 2021. Volumet anses forholdsvis lavt og er også «kunstig» høyt da en andel av disse er tilfangsprøver fra Kristiansand og Arendal.</p> <p><b>Konsekvenser for brukerne:</b> Førerprøver går til Kristiansand (ca 75%) eller Arendal (ca 25%) – Traktorprøver (37 pr år) vil kunne kjøres ambulerende Myndighetskontroller (ca 200 pr år) går til Kristiansand</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</b> Eid bygg sammen med andre SVV avdelinger. Ingen stasjonert B sensor slik at prøvene kjøres ambulerende i dag. Endringen gir derfor samlet sett noe mer kapasitet i Kristiansand og Arendal ved at man unngår ambulerende.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier</b> Som førerprøvested kl B anses Evje å ligge i nedre vanskelighetsgrad mht. veg- og trafikkforhold. Det er vanskelig å opprettholde krav om min 6 ulike ruter og flere samt området er lite mht. definisjon som by og tettsted. Har vært foreslått nedlagt tidligere grunnet manglende oppnåelse av kriterier.</p>

		Halltilbud lette en dag i uka legges ned. Lavt volum og leid hall med lite gunstige fasiliteter. Avstanden til Kristiansand er 65 km og ca 50 min reiseveg og til Arendal 78 km og 70 min reiseveg.
--	--	--

## Vestfold og Telemark



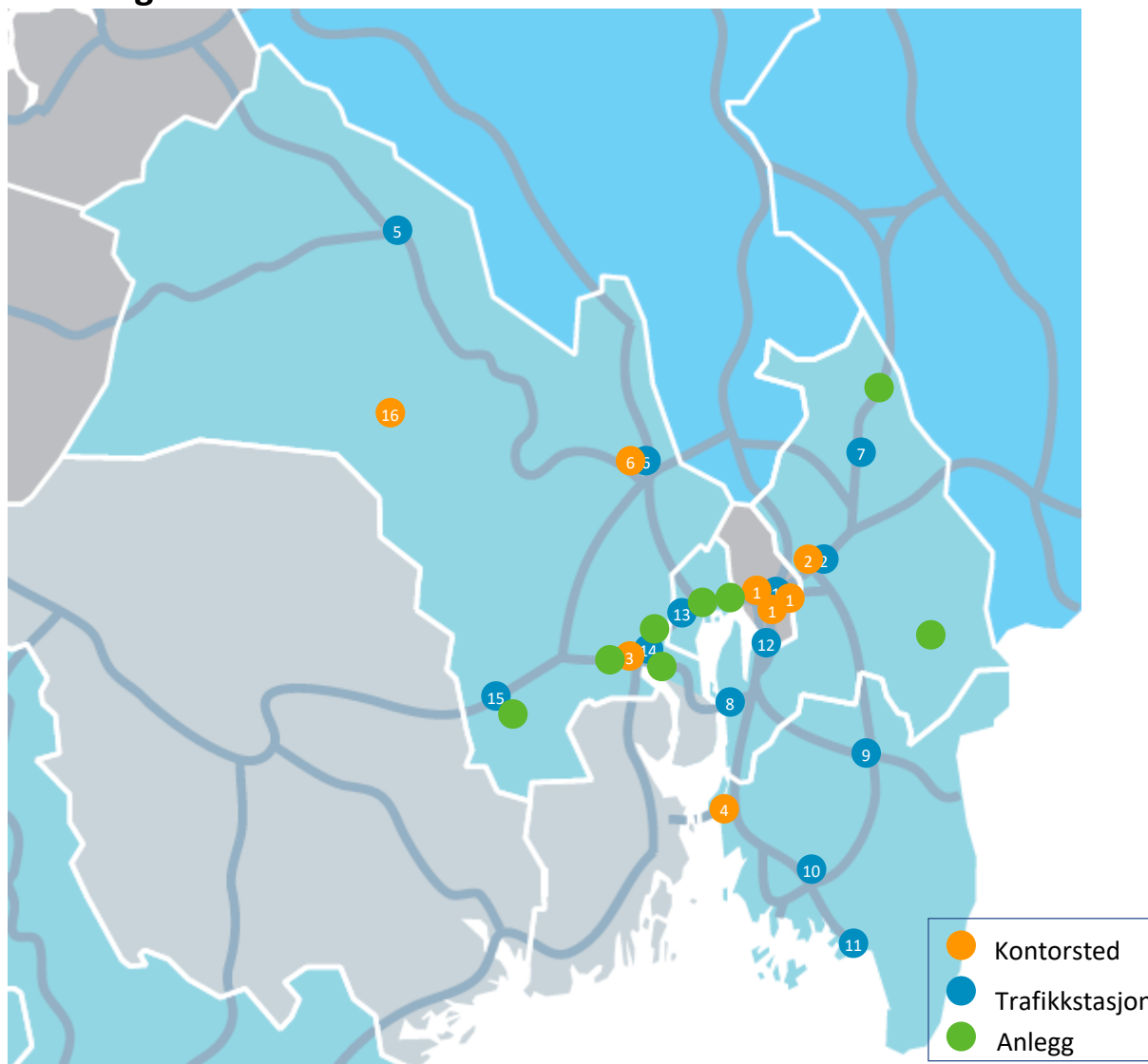
	Lokasjon	Kommentar
1	Tønsberg kontorsted 118	<p>Redusert arealbehov som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen.</p> <p>For tjenester på trafikant- og kjøretøyområdet:</p> <p><b>Beskrivelse av tjenestested:</b> Kundesenter for teoriprøver og merkantile tjenester (teori: <u>samlet</u> ca 7000 prøver pr år)</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</b> Merkantile tjenester, teori og førerprøver kl B/BE kjøres fra Statens Park. Ambulerende kjøring av vurderingsprøver evt. av stasjonerte B sensorer med kompetanse. Fanger også opp deler av prøver kl B fra Larvik.</p> <p><b>Konsekvenser for brukerne:</b> Bedring av tilbudet-Kl B legges til Statens Park som er bynært</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</b> Trenger noe økt plassmengde samt avklare område for oppstart prøver kl B/BE</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier</b> Statens Park tilfredsstillende krav og kriterier til førerprøver kl B/BE.</p>
1	Tønsberg trafikkstasjon 40	<p><b>Beskrivelse av tjenestested:</b> Trafikkstasjon med alle tjenester-uten utekontroll. Kl A (ca 440 pr år), kl B (ca 3700 pr år) og tunge (ca 300 pr år)</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</b> Tønsberg trafikkstasjon på ÅS legges ned. Førerprøver kl A og tunge flyttes til servicesenter Gråtenmoen i Skien Hallkontroll lette og tunge, ADR flyttes til sambruksstasjonen Lønnebakke («Nye Lanner» ved Langangen i Porsgrunn kommune). Lønnebakke vil få ca 5600 lette kontroller og ca 3000 tunge kontroller. Endringstidspunkt er satt til 1.1.25. Prosessen med etablering av «nye Lanner» er i gang, men dato ikke fastsatt. Endringene må ses i sammenheng.</p> <p><b>Konsekvenser for brukerne:</b></p>

		<p>Teknisk tungbilmiljøet samles på Lønnebakke langs E18. Noe lengre reisevei fra Tønsberg, men opprettholdelse av aktivitet langs hovedaksen kompenseres delvis for dette. Lengre reiseveg for førerprøver fra Tønsberg kl A og tunge-ca 60 min</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</b></p> <p>Trafikkstasjonen på Ås kan avhendes. Løsningen vil gi bedre tilgjengelighet for tunge, samt at vi avstemmer reiseavstandene langs befolkningsaksen og E18 ved at tilbudene legges i Drammen, Skien, Kristiansand.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier</b></p> <p>Kjøres ikke førerprøver fra Lønnebakke.</p> <p>Tønsberg tilfredsstill alle krav og kriterier til førerprøvested. Men velger å flytte kl A og tunge til Gråtenmoen for å samle ressurser og kompetanse.</p> <p>Reiseavstand fra trafikkstasjonen til Gråtenmoen i Skien er ca 65 km og 55 min</p> <p>Reiseavstand fra trafikkstasjonen til Lønnebakke er 49 km og ca 35 min</p>
2	Skien kontorsted 149	Redusert arealbehov som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen.
2	Skien trafikkstasjon 34	<p><b>Beskrivelse av tjenestested:</b></p> <p>Skien trafikkstasjon med alle tjenester -ikke utekontroll. Kl A (ca 300 pr år), kl B (ca 2600 pr år) og tunge (ca 200 pr år). Ca 5000 teori pr år.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</b></p> <p>Tjenestetilbudet i Skiensområdet må ses i sammenheng med ny sambruksstasjon på Lønnebakke («nye Lanner» ved Langangen i Porsgrunn kommune) og endringer av tjenestetilbudet i Tønsbergområdet.</p> <p>Skien trafikkstasjon foreslås nedlagt og leieforhold opphøres.</p> <p>Merkantile tjenester, teori og alle typer førerprøver flyttes til Gråtenmoen som i dag eies av Svv. Området ligger kort avstand fra dagens stasjon og har fasiliteter som kan brukes ved enkle endringer.</p> <p>MC bane kan etableres på området.</p> <p>Førerprøver kl A (ca 440 pr år) og tunge (300 pr år) fra Tønsberg flyttes hit.</p> <p><u>Samlet vil Gråtenmoen ha:</u> Kl A ca 800 prøver, Kl B/BE ca 3000 prøver, Tunge: ca 500 prøver. Teori: ca 6500 prøver.</p> <p>Hallkontroll lett (ca 1800 pr år) og tunge (ca 700 pr år) og ADR flyttes til ny sambruksstasjon på Lønnebakke langs E18</p> <p><b>Konsekvenser for brukerne:</b></p> <p>Minimale endringer for merkantile og førerprøver.</p> <p>Kan gi noe lengre reisevei i fm. teknisk kontroll i hall. Ca 18 km fra dagens trafikkstasjon til Lønnebakke sambruksstasjon men kompenseres ved at tilgjengeligheten til Lønnebakke er enklere enn til dagens trafikkstasjon.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</b></p> <p>Gråtenmoen må dimensjoneres for førerprøveaktiviteten. Tunge kjøretøyer fjernes fra trafikkert vegnett og til E18</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier</b></p> <p>Tilfredsstill krav og kriterier til førerprøvested alle klasser</p>
2	Skien (Gråtenmoen) laboratorium 16	Laboratoriet videreføres inntil videre. Det vil bli gjennomført en egen vurdering av laboratorievirksomheten i Statens vegvesen.
2	Porsgrunn Vegtrafikkentralen 26	Vegtrafikkentralen i sør videreføres.
3	Larvik trafikkstasjon 4	<p><b>Beskrivelse av tjenestested:</b></p> <p>Kundesenter med førerprøver kl B (ca 1500 prøver pr år)</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</b></p> <p>Larvik legges ned 2023.</p> <p><b>Konsekvenser for brukerne:</b></p>



		<p>Teori og prøver kl B flyttes til Tønsberg/Skien. Et estimat sier 60% til Tønsberg og 40% til Gråtenmoen Skien..</p> <p><b><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</u></b>          Avvikle leieforhold</p> <p><b><u>Vurdering av krav og kriterier</u></b>          Tilfredsstill krav og kriterier til førerprøver.          Avvikles da reiseavstanden til annet oppmøtested (Gråtenmoen eller Tønsberg Statens park) er forholdsvis liten, og leieforhold kan opphøre.          Reiseavstand til Gråtenmoen ca 33 km og ca 40 min          Reiseavstand til Statens Park Tønsberg ca 39 km og 54 min</p>
4	Notodden kontorsted 22	<p>Redusert arealbehov som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen. Bør fortsatt være samlokalisert med Notodden trafikkstasjon.</p>
4	Notodden trafikkstasjon 18	<p><b><u>Beskrivelse av tjenestested:</u></b>          Fullverdig trafikkstasjon</p> <p><b><u>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</u></b>          Opprettholder merkantile tjenester og teori samt førerprøver kl B. Prøver kl A legges ned i 2023/25 og flyttes til Gråtenmoen-Skien (ca. 60 pr år).          Tunge prøver kjøres <u>ambulerende</u> fra Skien for å opprettholde tilbud til VGS skoleutdanning.          Teknisk hall lett og tung opprettholdes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ambulerende utekontrollplass</li> </ul> <p><b><u>Konsekvenser for brukerne:</u></b>          Lengre veg for prøver kl A - reiseveg ca. 1 time</p> <p><b><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</u></b>          B prøver fra Rjukan dekkes i dag da disse har vært kjørt ambulerende</p> <p><b><u>Vurdering av krav og kriterier</u></b>          Tilfredsstill krav og kriterier til førerprøver.          Kl A flyttes da grunnlaget er forholdsvis lite. Tunge prøver opprettholdes ambulerende for å dekke behovet fra VGS.          Reiseavstand til Gråtenmoen i Skien for førerprøver klasse A, er 63 km – ca 1 t.</p>

## Viken og Oslo



	Lokasjon	Kommentar
1	Oslo kontorsted laboratorium 431	Redusert arealbehov som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen. Bør vurdere samlokalisering med direktoratet. Laboratoriet videreføres inntil videre. Det vil bli gjennomført en egen vurdering av laborativirksomheten i Statens vegvesen. Om lag 50 stillinger er ikke stedbundne oppgaver som skal flyttes ut av Oslo.
1	Oslo Vegdirektoratet 609	Redusert arealbehov på grunn av utflytting fra Oslo for oppgaver som i dag er organisert i Vegdirektoratet, men som i fremtiden vil bli organisert i divisjonene og skal flyttes ut av Oslo. Noe Redusert arealbehov som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen. Samlokalisering med Oslo kontorsted bør vurderes.
1	Oslo vegtrafikksentral 24	Videreføres.
1	Oslo (Risløkka) trafikkstasjon 74	<b>Beskrivelse av tjenestested</b> Trafikkstasjon med førerprøver MC, lette og andre klasser. Kontrollhall med kontroll lette/tunge kjøretøy. ADR- kontroller. Leide lokaler, Statsbygg. <b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Ingen endringer i forhold til dagens tilbud

		<p><b>Konsekvens for brukerne</b> Ingen</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Leiekostnader til Statsbygg øker fra 2020.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Likebehandling og kvalitet</u> Stor stasjon. Spesialistkompetanse på flere fagområder.</p> <p><u>Faglige krav</u> Trafikale forhold tilfredsstiller krav til førerprøver i de klasser som kjøres i dag. Gode hallfasiliteter.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Trafikkstasjonen ligger lett tilgjengelig med T-bane og bil. Vil være store fagmiljø også i fremtiden med mulighet for effektiv drift.</p>
2	Lillestrøm kontorsted tilsyn TK 45	Redusert arealbehov som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen.
2	Lillestrøm trafikkstasjon 31	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Skranketjenester for førerkort, teori og førerprøver i alle klasser. Trafikkstasjon hvor dagens haller ikke benyttes. Kommunale reguleringsplaner gir begrensninger i forhold til endringer i dagens bygg. Statsbygg har varslet betydelig økning i leie fra 2020.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Flyttes til nye lokaler i området i 2020. Åpner for skranketjenester for kjøretøy.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Ingen</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Flyttes til nytt tjenestested fra 2020. Forutsetter leie på dagens nivå.</p>
3	Drammen kontorsted 165	Videreføres. Ledelsen av divisjon IT er foreslått lagt hit. Det blir ansatte i avgang som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen.
4	Moss kontorsted 113	<p>Videreføres. Ledelsen av divisjon Fellesfunksjoner er foreslått lagt hit. Det blir ansatte i avgang som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen.</p> <p>Det tilbys også ambulerende tjenester ved Moss kontorsted:</p> <p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Ambulerende tilbud om førerprøver lette klasser (ca 1000 førerprøver). Bemannes av sensorer fra Hafslund. Benytter dagens vegkontor som oppmøtested.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Tilbudet opprettholdes.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Ingen</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Forutsetter fortsatt tilgang til SVV sine kontorlokaler i Moss, også etter 2020.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Likebehandling og kvalitet</u> Ambulerende bemanning fra Hafslund.</p> <p><u>Faglige krav</u> Trafikale forhold tilfredsstiller krav til førerprøver i de klasser som kjøres i dag.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Dagens kostnader for SVV for å opprettholde dette tilbudet er relativt små og vi har foreløpig vurdert at belastningen for brukerne i form av økt reisevei og kostnad vil være for stor til at det gjøres endringer i dagens tilbud.</p>
5	Gol	<b>Beskrivelse av tjenestested:</b>

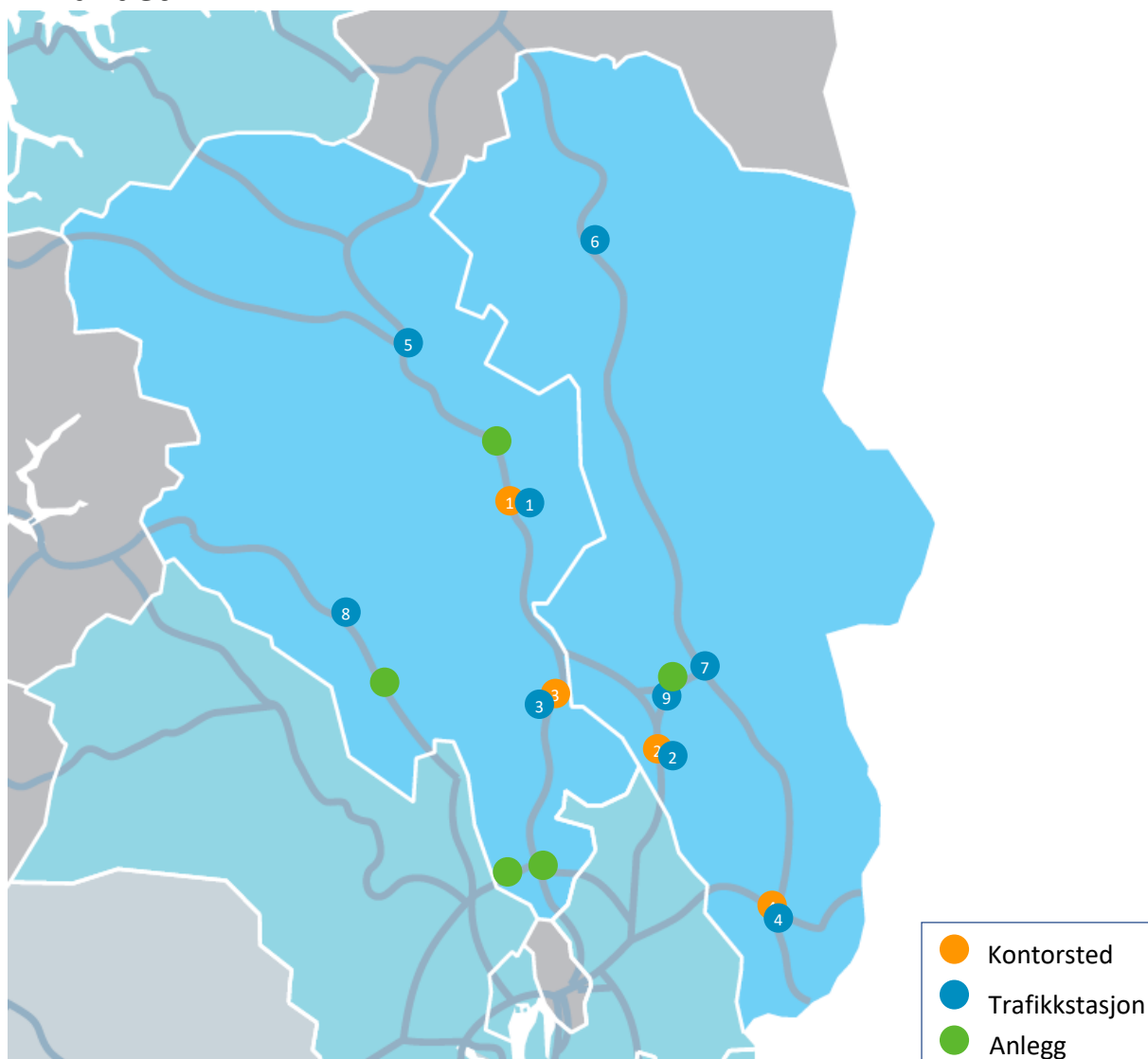
	trafikkstasjon TK 8 Veg 2	<p>Ny sambruksstasjon åpnet vinter 2019</p> <p><b><u>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</u></b> Gol består som sambruksstasjon med hall lette og tunge samt førerprøver alle klasser unntatt tunge. Bruken må ses i sammenheng med opprettholdelse av ambulerende tjenester på Fagernes.</p> <p>Gol får en åpningstid <u>på 3 dager uka</u>. De to resterende dagene ambulerer merkantil/teori og sensor A/B til Fagernes A (ca. 45 prøver) B (ca. 380 prøver)</p> <p><u>Samlet:</u> ca. 1050 prøver begge steder pr år.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ambulerende utekontrollplass</li> </ul> <p><b><u>Konsekvenser for brukerne:</u></b> Ingen</p> <p><b><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</u></b> Ny sambruksstasjon-Åpningstid 3 dager uka vil gi oss mulighet til å ambulere to dager uka til Fagernes og opprettholde merkantile/teori og prøver kl A/B på Fagernes.</p> <p><b><u>Vurdering av krav og kriterier</u></b> Tilfredsstill krav og kriterier til førerprøvesteder, men noe begrenset i forhold til trafikkforhold spesielt for å tilfredsstill krav variasjon i steder med 30-40-50 km grenser. Lavt volum, men opprettholdes da også Fagernes dekkes, samt uforholdsmessig lang avstand til alternativt tjenestested. Har MC bane, men bør utbedres og vurderes på nytt.</p>
6	Hønefoss trafikkstasjon TK 25 Veg 4	<p><b><u>Beskrivelse av tjenestested:</u></b> Fullverdig trafikkstasjon i dag</p> <p><b><u>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</u></b> Ingen endringer -ambulerende utekontrollplass</p> <p><b><u>Konsekvenser for brukerne:</u></b> Ingen</p> <p><b><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</u></b></p> <p><b><u>Vurdering av krav og kriterier</u></b> Tilfredsstill krav og kriterier til alle typer førerprøver.</p>
7	Jessheim trafikkstasjon 34	<p><b><u>Beskrivelse av tjenestested</u></b> Sambruksstasjon med hallkontroll for lette og tunge klasser samt utekontroll.</p> <p><b><u>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</u></b> Åpner for skranketjenester på førerkort senest i 2020. Ellers ingen endring.</p> <p><b><u>Konsekvens for brukerne</u></b> Ingen endring</p> <p><b><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</u></b> Ingen endring. Bedre hallutnyttelse når hallkontroll overføres fra Kongsvinger.</p> <p><b><u>Vurdering av krav og kriterier:</u></b> <u>Likebehandling og kvalitet</u> En ny lokasjon vil sikre et godt og robust fagmiljø også i fremtiden. <u>Faglige krav</u> Kontrollhaller tilfredsstill krav innenfor de kontroller som gjøres i dag. <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Sambruksstasjon med god plassering langs E-6 gir gode muligheter for utekontroll og lett tilgang til stasjonen.</p>
8	Drøbak trafikkstasjon 21	<p><b><u>Beskrivelse av tjenestested</u></b> Trafikkstasjon med førerprøver alle klasser, hallkontroll for lette kjøretøy. Bygg leies av Statsbygg. Per mars 2019 åpen 4 dager i uka. Trafikkstasjonen ligger i et område der Frogn kommune har utviklingsplaner og ønske om annen bruk i fremtiden. Det vil derfor ikke være aktuelt å forlenge leieavtalen på stasjonen når denne går ut 31.12.2023.</p> <p><b><u>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</u></b> Anbefales lagt ned fra 2023.</p> <p><b><u>Konsekvens for brukerne</u></b> Skranke- og teoritjenester, førerprøver lette og andre klasser samt hallkontroll lette kjøretøy flyttes til nytt tjenestested i Follo (inntil 25 km unna). MC-prøver (280 stk i 2018) tilbys i Follo. Førerprøver tunge klasser (326 stk i 2018) tilbys på Hafslund eller Lillestrøm.</p>

		<p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Reduksjon i leieareal på nytt tjenestested. Forutsetter at leie for nye lokaler i Follo ikke blir dyrere enn dagens avtale i Drøbak.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Likebehandling og kvalitet</u> Middels stor stasjon med 21 medarbeidere fordelt på 3 fagmiljøer. <u>Faglige krav</u> De trafikkmessige forhold rundt Drøbak trafikkstasjon tilfredsstillt kravene i alle førerprøveklasser. Kjøregård for MC er litt trang og skaper noen HMS-utfordringer. Kontrollhaller tilfredsstillt krav innenfor de kontroller som gjøres i dag. <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Ettersom det ikke er aktuelt å fortsette på nåværende lokasjon anbefaler vi å etablere ny lokasjon i Follo, hvor aktiviteten og mannskap fra Drøbak og Mysen samles. Vi mener dette vil sikre effektiv drift i fremtiden, et godt fagmiljø og et godt tilbud til brukerne i området. Avstanden fra dagens lokasjon til en ny lokasjon i Follo vil være relativt kort. For mange brukere vil dette også bety en kortere reisevei til tjenestestedet.</p>
9	Mysen trafikkstasjon 13	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Trafikkstasjon med førerprøver alle klasser, hallkontroll for lette og tunge kjøretøy. Bygg eies av Statens vegvesen. Per mars 2019 åpen 4 dager i uka.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Anbefales legges ned fra 2023.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Skranke- og teoritjenester, førerprøver MC, lette og andre klasser samt hallkontroll lette kjøretøy flyttes til nytt tjenestested i Follo (inntil 45 km unna). Hallkontroll av tunge kjøretøy flyttes til Hafslund (45 km). Førerprøver tunge klasser (85 i 2018) tilbys på Hafslund eller Lillestrøm (60 km). Hovedtyngden av kundene som i dag har Mysen som nærmeste stasjon bor vest for Mysen. Dette betyr at for gjennomsnittskunden vil reisetiden/avstanden øke med 15-20 min/20-25 km.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Dagens trafikkstasjon kan selges. Dette vil gi bedre utnyttelse av fasiliteter på øvrige stasjoner.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Likebehandling og kvalitet</u> Stasjonen har i dag fagmiljøer med 4-5 medarbeidere i hvert. En sammenslåing med Drøbak i en ny lokasjon i Follo vil gi et styrket fagmiljø med bedre forutsetninger for likebehandling. <u>Faglige krav</u> Krav til førerprøver er oppfylt, men MC-kjøregård er noe trang. Kontrollhaller tilfredsstillt krav innenfor de kontroller som gjøres i dag.. <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Antallet førerprøver på tunge kjøretøy er relativt lite og vi mener dette kan flyttes til Lillestrøm eller Hafslund uten at det gir for store belastninger for brukerne For å sikre effektiv drift i området Drøbak – Mysen mener vi det vil være effektivt å legge ned Mysen og overføre mannskap til en ny lokasjon i Follo-området. Dette vil sikre et godt fagmiljø med et kundegrnlag som tilsier et tilbud 5 dager i uken.. Hallkontroll av lette kjøretøy vil flyttes til Follo mens hallkontroll av tunge kjøretøy kan utføres på Hafslund.</p>
10	Hafslund trafikkstasjon 50	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Trafikkstasjon med førerprøver i alle klasser. Kontrollhall med kontroll lette/tunge kjøretøy. ADR- kontroller. Leide lokaler, privat utleier.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Ingen endring til 2025. Betjener letbilkontroller i Follo med ambulerende bemanning fra 2023.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Tilbud uforandret.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Noe økt bemanning for hallkontroll på grunn av økning i volum, ellers ingen.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Likebehandling og kvalitet</u> Hafslund er en stor stasjon med gode fagmiljø</p>

		<p><u>Faglige krav</u> Hafslund trafikkstasjon har gode forhold for førerprøver i alle klasser og gode kontrollhaller for lette og tunge kjøretøy.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Stasjonen er lett tilgjengelig og har god effektivitet.</p>
11	Svinesund kontrollstasjon 18	Videreføres.
12	Taraldrud kontrollstasjon 13	Videreføres.
13	Billingsstad trafikkstasjon 35	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Trafikkstasjon med førerprøver MC, lette klasser. Kontrollhaller med kontroll lette/tunge kjøretøy. Leide lokaler, Statsbygg. utfordringer med grunnforhold på stedet som har gitt synk/setninger. Har gitt utfordringer blant annet i forhold til veining av tunge kjøretøy.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Uendret tilbud frem til 2023, da det erstattes med nytt tjenestested i Sandvika-Asker-området. Tungbilkontroll (ca 525 stk) anbefales hovedsakelig overført til Drammen (27 km), men noe forventes også til Risløkka (25 km).</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Tungbilkontroll må gjennomføres i Drammen eller på Risløkka.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Nye lokaler vil gi bedre tilpasning til etterspørsel. Bedre utnyttelse av ressurser og hallkapasitet i Drammen og på Risløkka. Forutsetter at husleie og driftskostnader for ny lokasjon ikke øker i forhold til dagens stasjon.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Likebehandling og kvalitet</u> Middels stor stasjon.</p> <p><u>Faglige krav</u> Trafikale forhold tilfredsstillende krav til førerprøver i de klasser som kjøres i dag. Kontrollhaller tilfredsstillende krav innenfor de kontroller som gjøres i dag.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Ut ifra krav til effektivisering, likebehandling og god kompetanse anbefales det å samle kontroll av tunge kjøretøy i Drammen og på Risløkka.</p>
14	Drammen trafikkstasjon 51	<p><b><u>Beskrivelse av tjenestested:</u></b> Fullverdig trafikkstasjon</p> <p><b><u>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</u></b> Beholder alle dagens tilbud-Samlet ca 5000 prøver Dimensjoneres for å ta imot økt kl B fra Kongsberg, Ingen økning i førerprøver da Billingsstad opprettholder A og B. Forventet økning tunge kontroller i hall ca 400 fra Billingsstad</p> <p><b><u>Konsekvenser for brukerne:</u></b> Ingen</p> <p><b><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</u></b> Økt teknisk behov hall tunge.</p> <p><b><u>Vurdering av krav og kriterier</u></b> Tilfredsstillende krav og kriterier til alle førerprøver.</p>
15	Kongsberg trafikkstasjon TK 3 Veg 5	<p><b><u>Beskrivelse av tjenestested:</u></b> Trafikkstasjon med førerprøver kl A (ca. 50 pr år) og kl B (ca. 1100 pr år)</p> <p><b><u>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</u></b> Legges ned 1.1.23</p> <p><b><u>Konsekvenser for brukerne:</u></b> Tjenestene vil legges til Drammen og Notodden og fordele seg anslag 50/50.</p> <p><b><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</u></b> Avvikler bruk og drift</p> <p><b><u>Vurdering av krav og kriterier</u></b></p>

		<p>Tilfredsstill krav og kriterier til førerprøver. Har egen mc bane.</p> <p>Legges ned grunnet lavt grunnlag og relativt kort avstand til nytt tjenestested. Kan da avhendes.</p> <p>Reiseavstand til Drammen trafikkstasjon ca 45 km og ca 50 min.</p> <p>Reiseavstand til Notodden trafikkstasjon ca 30 km og ca 40 min.</p>
16	Uvdal kontorsted 2	Statens vegvesen leier lokaler i kontorfellesskap med andre. Mulig videreføring i fylkeskommunen.
17	Holtermoen brulager 5	Videreføres. Bruberedskap.

## Innlandet



	Lokasjon	Kommentar
1	Lillehammer kontorsted 304	Videreføres. Ledelse av geografiske avdelinger på nivå 2 i divisjon Veg og divisjon Transport og samfunn foreslås lokalisert her. Det blir ansatte i avgang som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen.
1	Lillehammer trafikkstasjon 15	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Er i dag servicekontor med MC, lettbil og andre førerprøver, samt lettbilkontroller. Mannskap fra Lillehammer utfører også mobile hallkontroller hos bransjen (248 tunge kontroller i 2017). MC prøver betjenes med ambulerende sensor fra Otta/Gjøvik. Har ikke tilgang på kjøregård etter 2020.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Tilbud om MC prøver (65 stk i 2017) legges ned fra 2020. Dette flyttes til Gjøvik (52 km). Fra 2021 avvikles tilbudet om lette hallkontroller mens øvrige tjenester flyttes til regionvegkontoret i nabobygget.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Lengre reisevei for kunder til MC (Gjøvik) og hallkontroll. (Gjøvik – 52 km, Ånestad – 78 km og Otta – 104 km).</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Flytting fra dagens lokaler gir bedre muligheter for utleie og sikrer bedre utnyttelse av lokalene i regionvegkontoret. Lavere leiekostnader.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Likebehandling og kvalitet</u></p>



		<p>Liten stasjon med få medarbeidere på hvert fagområde. MC-prøver og hallkontroll anbefales flyttet til Gjøvik for å sikre gode fagmiljø.</p> <p><u>Faglige krav</u> Trafikale forhold tilfredsstillende krav til førerprøver i de klasser som kjøres i dag. Stor usikkerhet rundt mulighet for tilfredsstillende kjøregård i 2020.</p> <p>Kontrollhall tilfredsstillende krav innenfor de kontroller som gjøres i dag.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Med usikkerhet rundt kjøregård samt krav til effektivisering, likebehandling og god kompetanse anbefales det å flytte MC-prøver og hallkontroll til Gjøvik i fra 2021.</p>
2	Hamar kontorsted 143	Redusert arealbehov som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen.
2	Hamar trafikkstasjon 18	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Servicekontor med skranke, teori og førerprøver i alle klasser. Leiekontrakt med privat utleier.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Ingen endring frem til 2025.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Ingen</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Hamar betjener i dag førerprøver på Elverum. Dette fortsetter på Hamar når Elverum legges ned i 2021. Videre må Hamar overta MC-prøver for Tynset fra 2020.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Likebehandling og kvalitet</u> Gode fagmiljø.</p> <p><u>Faglige krav</u> Trafikale forhold tilfredsstillende krav til førerprøver i alle klasser.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> God plassering og lett tilgjengelig stasjon. Gode fagmiljø med effektiv drift.</p>
3	Gjøvik kontorsted 42	Legges ned. Redusert arealbehov som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen. Aktuelt med noe samlokalisering på Gjøvik trafikkstasjon.
3	Gjøvik trafikkstasjon 24	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Er i dag trafikkstasjon med alle tjenester og oppmøtested for 1 mann i utekontrollen. Overtar hallkontroller fra Lillehammer i 2021.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Tilbudet opprettholdes. Oppmøtested for utekontroll-ressurs flyttes til nærliggende oppmøtested fra 2020.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Ingen</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Antallet førerprøver MC og kontroller i hall vil øke noe som følge av nedlagt tilbud på Lillehammer. Bedre utnyttelse av kontrollhaller.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Likebehandling og kvalitet</u> Middels stor stasjon med gode fagmiljø.</p> <p><u>Faglige krav</u> Trafikale forhold tilfredsstillende krav til førerprøver i de klasser som kjøres i dag.</p> <p>Kontrollhall tilfredsstillende krav innenfor de kontroller som gjøres i dag.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Flytting av MC-prøver og hallkontroll fra Lillehammer vil sikre bedre effektivitet i fremtiden.</p>
4	Kongsvinger kontorsted 21	Legges ned. Redusert arealbehov som følge av overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunen. Det kan være aktuelt at noe samlokaliseres med kontrollstasjonen ved Magnormoen eller ved servicekontor for trafikant- og kjøretøytjenester, jf. beskrivelsen under for Kongsvinger trafikkstasjon.
4	Kongsvinger	<b>Beskrivelse av tjenestested</b>

	<p>trafikkstasjon 24</p>	<p>Trafikkstasjon med førerprøver MC, lette og andre klasser samt hallkontroll. Kjøregård for MC plassert på annet område utenfor Kongsvinger. Kontorsted også for vegavdelingen. Lang leieavtale med Statsbygg. Usikkert hvor mange fra vegsiden som vil være lokalisert på Kongsvinger etter 2020. Per mars 2019 åpen 4 dager i uka.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Lite volum på MC-prøver (89 i 2017). Dette tilbudet anbefales lagt ned fra 2021 og flyttes til Lillestrøm. Antall hallkontroller i 2017 er 1022 lette og 262 tunge. Tilbudet om hallkontroll anbefales lagt ned fra 2025. Fra 2025 vil Kongsvinger være et servicekontor med tilbud om teori og lette førerprøver.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> MC-prøver må gjennomføres på Lillestrøm fra 2021 (75 km). Hallkontroller må gjennomføres på Jessheim (65 km) fra 2025.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Bedre utnyttelse av hallkapasitet på Jessheim fra 2025. Reduksjon av lokaler og leie på Kongsvinger.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Likebehandling og kvalitet</u> Liten stasjon med små og sårbare fagmiljø spesielt på sensor- og hallkontrollsidene. <u>Faglige krav</u> Trafikale forhold tilfredsstillende krav til førerprøver i de klasser som kjøres i dag. Kontrollhall tilfredsstillende krav innenfor de kontroller som gjøres i dag. <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Ut ifra krav til effektivisering, likebehandling og god kompetanse anbefales det å flytte hallkontroller til Jessheim fra 2025.</p>
5	<p>Otta trafikkstasjon 20</p>	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Sambruksstasjon med alle tjenester unntatt tunge førerprøver. Tilbudet på Otta opprettholdes. Otta er i dag åpen 4 dager per uke. I 2025 vil skranke- og teoritilbudet kunne bemannes med ambulerende mannskap fra Lillehammer trafikkstasjon. Er i dag også kontorsted for vegsiden.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Opprettholdes med redusert åpningstid. Åpningstiden forventes redusert til 2 dager pr uke i 2025.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Ingen, bortsett fra redusert åpningstid.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Ingen. Forutsetter at stasjonen vil benyttes av vegsiden i fremtiden.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Likebehandling og kvalitet</u> Liten stasjon med 2-3 medarbeidere på hvert fagområde. <u>Faglige krav</u> Trafikale forhold tilfredsstillende krav til førerprøver i de klasser som kjøres i dag. Kontrollhall tilfredsstillende krav innenfor de kontroller som gjøres i dag. <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Under forutsetning av at kostnadene for SVV fortsatt kan holdes på dagens nivå har vi foreløpig vurdert at belastningen for brukerne i form av økt reisevei og kostnad vil være for stor til at det gjøres endringer i dagens tilbud, ut over det som er beskrevet.</p>
6	<p>Tynset trafikkstasjon 13</p>	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Er i dag trafikkstasjon med tilbud om MC, lettbil og andre førerprøver samt hallkontroll lette og tunge. Trafikkstasjonen er et eldre bygg som eies av Statens vegvesen. Flere bygg på eiendommen inkludert kontorsted for ansatte i vegavdelingen. Deler av bygg utleid. Per mars 2019 åpent 3 dager pr uke. Mannskap fra Tynset bemanner Røros trafikkstasjon 2 dager i uka når Tynset er stengt. MC-prøver betjenes i dag med ambulerende bemanning fra Hamar eller Otta.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Tilbud om MC prøver (30 stk i 2017) legges ned fra 2020</p>

		<p><b>Konsekvens for brukerne</b> Når tilbud om MC prøver legges ned må brukerne benytte Otta (170 km), Trondheim (170 km) eller Hamar (215 km).</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Tynset betjener servicekontor på Røros to dager per uke med skranketjenester, teori og lette førerprøver. Hallkontroll kan betjenes med ambulerende bemanning fra Otta eller Ånestad. Dersom tilbudet på Røros legges ned vil etterspørselen derifra betjenes på Tynset og det kan vurderes hvor mange dager pr uke det skal være åpent.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Likebehandling og kvalitet</u> Liten stasjon 1-3 medarbeidere på hvert fagområde.. Sikring av kvalitet og likebehandling er en utfordring spesielt for hallkontroll og førerprøver. <u>Faglige krav</u> Trafikale forhold tilfredsstillende krav til førerprøver i de klasser som kjøres i dag. Kontrollhaller tilfredsstillende krav innenfor de kontroller som gjøres i dag, med noe begrensning i forhold til høyde på kjøreport (høye tunge kjøretøy). <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Ut ifra krav til effektivisering, likebehandling og god kompetanse anbefales det å legge ned tilbudet om MC-prøver. For øvrige tjenester vurderes det at belastningen for brukerne i form av økt reisevei og kostnad vil være for stor til at det gjøres endringer fra dagens tilbud.</p>
7	Elverum trafikkstasjon 11	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser og kontroll av lette kjøretøy. Førerprøver bemannes i dag med ambulerende sensorer fra Hamar. Bemanning fra Elverum gjennomfører ambulerende hallkontroll tunge kjøretøy på Husum (8 km). Husum er kontrollstasjon for ADR. Førerprøver gjennomføres med ambulerende mannskap fra Hamar. Leiekontrakt med privat utleier. Per mars 2019 åpen 4 dager i uka.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Mannskap for hallkontroller flyttes til ny sambruksstasjon på Ånestad (10 km) i 2021. Øvrig tjenestetilbud på Elverum legges ned fra 2021.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Skranke- og teoritjenester samt førerprøver må gjennomføres på Hamar (27 km)</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Reduksjon i fremtidige leiekostnader. En samling av tjenestene på Ånestad og i Hamar vil sikre bedre kapasitet på tjenestene og gode, robuste fagmiljø.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Likebehandling og kvalitet</u> Lite fagmiljø som betjener skranke og teori. Anbefales samlet på Hamar for å sikre kvalitet og likebehandling. <u>Faglige krav</u> Trafikale forhold tilfredsstillende krav til førerprøver i de klasser som kjøres i dag. Kontrollhall tilfredsstillende krav innenfor de kontroller som gjøres i dag. <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Ut ifra krav til effektivisering, likebehandling og god kompetanse anbefales det å samle tjenestene på Ånestad og Hamar i fremtiden. Med kort avstand til Ånestad og Hamar og gode kommunikasjonsmuligheter vurderes belastningen for brukerne i form av økt reisevei og kostnad til å være relativt lav.</p>
8	Fagernes trafikkstasjon TK 2 Veg 8 Andre 3	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Er i dag servicekontor som er åpent 3 dager pr uke. Teoriprøver 2 dager pr uke. Førerprøver lette, MC og tunge gjøres i dag av ambulerende bemanning fra Gjøvik eller Lillehammer. Nærmeste trafikkstasjon er Gol ca 1 times kjøring/52 km unna. Antall førerprøver: MC 48, lette 379, andre (T) 24. Etter påtrykk fra bransje og politikere ble det åpnet for tungbilprøver på slutten av 2017. I 2018 ble det kjørt 40 tungbilprøver.</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b></p>

		<p>Tilbudet foreslås opprettholdt 2 dager per uke. Fra 2019 vil det kun være en ansatt på Fagernes. For øvrig vil det være ambulerende mannskap fra Gol trafikkstasjon og ved behov fra Gjøvik eller Lillehammer.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Åpningstid reduseres til 2 dager per uke.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Fortsatt tilbud på Fagernes forutsetter at Fagernes kontorsted opprettholdes for øvrige ansatte i SVV på vegsiden. Hvis ikke forutsettes at det kan skaffes alternative lokaler til samme kostnad som dagens lokaler.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> <u>Likebehandling og kvalitet</u> Servicekontor med 1 fast ansatt fra 2019. For øvrig ambulerende mannskap. <u>Faglige krav</u> Trafikale forhold tilfredsstiller krav til førerprøver i de klasser som kjøres i dag. <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Under forutsetning av at kostnadene for SVV fortsatt kan holdes på dagens nivå har vi foreløpig vurdert at belastningen for brukerne i form av økt reisevei og kostnad vil være for stor til at det gjøres endringer fra dagens tilbud, ut over det som er beskrevet.</p>
9	Husum kontrollstasjon	<p><b>Beskrivelse av tjenestested</b> Det etableres en ny sambrukstasjon ved Rv3/25 på Ånestad mellom Hamar og Elverum fra 2021. Denne erstatter dagens Husum kontrollstasjon. Her vil det være tilbud om lett og tung hallkontroll i tillegg til utekontroll. Ikke tilbud om skranketjenester eller førerprøver. Ånestad vil overta som ADR-stasjon når Husum legges ned i 2021</p> <p><b>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</b> Se over.</p> <p><b>Konsekvens for brukerne</b> Små eller ingen konsekvenser for brukerne.</p> <p><b>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</b> Anslår årlige driftskostnader til kr 700.000,-. Bygg overtas fra OPS selskap når ferdig i 2021.</p> <p><b>Vurdering av krav og kriterier:</b> Etablering av ny lokasjon forutsetter at krav og kriterier til oppgaveutførelse oppfylles. Nye kontrollhaller som vil tilfredsstille de krav som gjelder. Kombinasjon med utekontroll vil gi god utnyttelse av halløp.</p>

**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep.  
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/1332-1

29. oktober 2018

**Oppdrag om utredning – organisering av Statens vegvesen og trafikant- og kjøretøyområdet**

Samferdselsdepartementet gir i dette brevet oppdrag til Vegdirektoratet om å utrede ny organisering av Statens vegvesen og særlige tema på trafikant- og kjøretøyområdet, med bakgrunn i omtale i Prop. 1 S (2018-2019) og føringer som er gitt i forbindelse med framlegg av budsjettet. Vi vil komme tilbake til eventuelle endringer/justeringer som følge av Stortingets behandling av Prop. 1 S (2018-2019).

Departementet ber om at utredning av ny organisering av Statens vegvesen oversendes departementet innen 15. januar 2019. Tidsfrist for utredning av tjenesteleveransemodell og -struktur på trafikant- og kjøretøyområdet må avklares nærmere i dialog mellom departementet og Vegdirektoratet. Departementet legger opp til tett dialog med Statens vegvesen underveis i arbeidet og vil i løpet av kort tid gjennomføre et innledende møte for nærmere avklaring av rammer og videre prosess.

**Bakgrunn**

Samferdselssektoren har de siste årene gjennomgått en rekke reformer, og omfattende prosesser som berører Statens vegvesen er i gang. Dette gjelder særlig områdegjennomgangen av Statens vegvesen og regionreformen med overføring av sams veiadministrasjon til fylkene.

Områdegjennomgangen er tredelt:

- vurdering av effektiviseringsprogrammet
- trafikant- og kjøretøyområdet
- støttefunksjoner.

Postadresse  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse  
Akersg. 59  
www.sd.dep.no

Telefon\*  
22 24 90 90  
Org.nr.  
972 417 904

Avdeling  
Veg-, by- og  
trafiksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler  
Ola Brattegard  
22 24 83 11

Regjeringen satte i 2017 i gang en områdegjennomgang av Statens vegvesen. Områdegjennomgangen er gjennomført med støtte fra eksterne konsulenter. Prosjektet ble avsluttet første halvår 2018.

Effektiviseringsprogrammet har frem til nå omfattet interne ("påvirkbare") kostnader. Som omtalt i Prop. 1 S (2018-2019) skal programmet utvides til å omfatte hele etatens virksomhetsområde, slik at eksterne kostnader blir inkludert. Regjeringen har med bakgrunn i områdegjennomgangen som mål at Statens vegvesen skal redusere sine interne kostnader fra 11 700 mill. 2017-kr i 2017 til 10 000 mill. 2017-kr i 2023. Det blir nødvendig med omfattende tiltak for å ta ut potensialet. Ved overføring av sams veiadministrasjon til fylkene, vil oppfølging av områdegjennomgangen kun gjelde gjenværende statlig virksomhet. Departementet kommer tilbake til konsekvenser som overføringen av sams veiadministrasjon har for effektiviseringskrav og ev. konsekvenser for tempoet i oppfølgingen av områdegjennomgangen når det foreligger nærmere avklaringer.

Områdegjennomgangen vurderer en mulig ny tjenestestruktur på trafikant- og kjøretøyområdet og endret struktur/omfang på støttefunksjoner. Områdegjennomgangen peker på utfordringer i dagens styringsstruktur og anbefaler at organiseringen av etaten gjennomgås. Den eksterne konsulenten har anbefalt at trafikant- og kjøretøyområdet organiseres som en divisjon. Det vises til nærmere omtale nedenfor.

Stortinget ba våren 2017 gjennom anmodningsvedtak regjeringen sørge for at regional veiadministrasjon som har ansvaret for planlegging og drift av fylkesveiene, overføres fra Statens vegvesen til regionalt folkevalgt nivå. Statens vegvesen leverte rapporten "*Fra sams og samling*" 15. mai 2018. Rapporten viser at Statens vegvesen brukte om lag 1 600 årsverk (tilsvarende om lag 1 650 stillinger) i 2017 til fylkesveioppgaver. Disse årsverkene er fordelt på over 4 000 ansatte.

Regjeringen har konkludert med at den delen av sams veiadministrasjon som gjelder fylkesveiene, i sin helhet overføres til fylkeskommunene, jf. omtale i Prop. 1 S (2018-2019). Oppgaver knyttet til sikkerhet og beredskap og ansvar for Nasjonal vegdatabank og veitrafikkentralene foreslås videreført som nasjonale oppgaver. For løpende driftskontrakter skal det etableres overgangsordninger.

Departementet legger til grunn at det vil være ansatte i Statens vegvesen som er direkte omfattet av reglene om virksomhetsoverdragelse etter arbeidsmiljøloven. For de fleste av de ansatte vil imidlertid ikke reglene om virksomhetsoverdragelse gjelde. Overføring av de ansatte dette gjelder, skal søkes løst gjennom dialog og avtale mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene. Avtalene skal ta utgangspunkt i fylkeskommunenes behov og hensynet til de ansatte det gjelder. Det legges til grunn at der hvor det inngås slik avtale, skal de ansatte ha samme rettigheter og plikter som ved direkte anvendelse av reglene om virksomhetsoverdragelse etter arbeidsmiljøloven kap. 16. Det vil ved offentlig høring av lovforslag bli foreslått at dette blir lovregulert. Departementet vil ta endelig stilling til behovet

for lovregulering etter høringen. Det vil i lovforslaget bli foreslått en hjemmel til å forskriftsregulere hvordan overføringen skal skje dersom overføringen av ansatte ikke kan løses gjennom avtaler med fylkeskommunene. Fylkeskommunene vil få overført budsjettmidler for ansatte som blir overført, og der staten dekker kostnadene i dag.

Regjeringen tar sikte på at overføring av sams veiadministrasjon skjer 1. januar 2020 eller senest 1. januar 2021, men tidspunktet må fastsettes endelig når opplegg og tidsplan for arbeidet med avtale om overføring av ansatte er klarlagt. Det er en forutsetning for overføringen at det blir 11 fylker.

### **Organisering av Statens vegvesen**

De store omleggingene som er gjennomført og som vi står overfor, jf. omtale under Bakgrunn, endrer Statens vegvesens virkeområde og produksjonsprosesser. Endringene gir både utfordringer og skaper muligheter. Det er videre gjennomført endringer i statens prosjektmodell med etablering av styringsmål/endringslogg og tydeliggjøring av styringsramme. Arbeidet med neste NTP er også sentralt, knyttet bl.a. til sterkere koordinering på tvers av transportformene og utvikling av mer strekningsvis helhetstenkning både i planlegging og gjennomføring av tiltak. Mer krevende økonomiske rammer og et langt sterkere fokus på lønnsomhet, kostnadsstyring og kostnadskontroll er sentralt. Regionreformen innebærer også at Statens vegvesen må forholde seg til en ny fylkesstruktur, med en ny oppgavefordeling, fra 1. januar 2020. Den teknologiske utviklingen, særlig innen transportområdet, er en annen viktig faktor som medfører behov for endringer i organisering og oppgaver.

Departementet mener på bakgrunn av ovenstående at det nå er nødvendig å foreta en gjennomgang av hele organiseringen av Statens vegvesen. Overføring av sams veiadministrasjon innebærer en betydelig reduksjon av antall ansatte i Statens vegvesen. En ev. divisjonalisering av trafikant- og kjøretøyområdet, jf. vurderinger fra konsulenten i områdegjennomgangen, gjør at en enda mindre del av Statens vegvesen faller inn under dagens regionstruktur.

Departementet ber med dette Statens vegvesen foreta en slik gjennomgang av organiseringen. Departementet er kjent med det pågående prosjektet "Framtidas Statens vegvesen", og antar at dette kan bidra til faglig grunnlag i arbeidet. Det må i lys av overflyttingen av sams veiadministrasjon vurderes om det fremover er det samme behovet for en gjennomgående regionalisering, eller om hele organisasjonen bør gjøres mer funksjonsorientert (divisjonalisering). En mer funksjonsbasert organisering vil ikke være til hinder for at det på områder fortsatt kan være en regional struktur, der lokal nærhet er viktig. Styrings- og rapporteringslinjene vil imidlertid være annerledes enn i dag.

I utredningen skal ulike modeller vurderes. Det legges til grunn at en fullt ut funksjons-/proessorientert organisering inngår i vurderingene. Et alternativ som skal utredes, vil dermed være en divisjonalisering. I tillegg kan andre modeller vurderes, herunder en modell med regioner.

Utredningen må inneholde en beskrivelse av konsekvenser av de ulike modellene. Det må bl.a. beskrives hvordan Statens vegvesen/veidirektøren vil utvikle etaten basert på endringer i oppgaveomfang, rammevilkår, markedsforhold og ny teknologi. Det bes særlig om en vurdering av kjerneområdene vei, transport og trafikant og kjøretøy. Disse endringene vil i sin tur utløse endringer i styrings- og støttefunksjoner. Det er ønskelig at utredningen tydeliggjør og konkretiserer Statens vegvesens sektoransvar.

Det er tidligere i brevet vist til det fastsatte kravet til reduksjon i interne kostnader fra 11 700 mill. 2017-kr i 2017 til 10 000 mill. 2017-kr i 2023. Departementet vil som påpekt komme tilbake til konsekvenser som overføringen av sams veiadministrasjon har for krav og ev. konsekvenser for gjennomføringstempo når det foreligger nærmere avklaringer. Departementet understreker at ny organisering må bygge opp under de effektiviseringskrav som Statens vegvesen stilles over for.

Det er en forutsetning for alle modellene at en i saker som gjelder enkeltvedtak etter forvaltningsloven, ivaretar inndelingen i to forvaltningsnivåer i Statens vegvesen. Oppgavedelingen mellom direktorat og region slik denne i dag framgår av lover, forskrifter og instruks, begrenser ikke rammene for utredningen.

Utredningen må drøfte direktoratets oppgaver og funksjoner innenfor alle tre virksomhetsområdene; vei, transport og trafikant og kjøretøy. Innen veiområdet skal det konkretiseres tiltak for å effektivisere byggherreorganisasjonen og legge grunnlaget for målet om effektivisering også knyttet til byggekostnader. Innen transportområdet er det viktig å vise hvordan Statens vegvesen kan ivareta et økende koordineringsbehov både knyttet til overordnet transportplanlegging, men også til trafikkstyring og trafiksikkerhet regionalt og lokalt i en situasjon med flere veiforvaltere. Effektivisering av byggherreområdet, herunder ledelse, støtte og stabsfunksjoner, må ses i sammenheng med overføring av sams veiadministrasjon og fremtidig organisasjonsmodell for Statens vegvesen. For trafikant- og kjøretøyområdet viser vi til omtale nedenfor.

Proessen knyttet til utredningen i Statens vegvesen må ivareta ansattes og deres tillitsvalgtes rett til informasjon og involvering. I arbeidet med kartlegging av personalmessige konsekvenser skal det tas utgangspunkt i Kommunal- og moderniseringsdepartementets veiledning og retningslinjer for personalpolitikk ved omstillingsprosesser.

#### **Trafikant- og kjøretøyområdet**

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S (2018-2019) hvor det fremkommer at regjeringen vil gjennomføre en reform av trafikant- og kjøretøyområdet (TK-området). Reformen skal legge til rette for fremtidsrettede, brukerorienterte og effektive tjenester gjennom en ny tjenesteleveransemodell og -struktur.

Både områdegjennomgangen og tidligere vurderinger gjort av Statens vegvesen viser at det er behov for modernisering av TK-området. Statens vegvesen har de senere årene hatt



fokus på digitalisering og utvikling av selvbetjeningsløsninger, for å oppnå bedre, enklere og mer tilgjengelige tjenester for brukerne. Når stadig flere tjenester tilbys via selvbetjeningsløsninger, uten krav til fysisk oppmøte på et tjenestested, må dagens tjenestemodell og -struktur vurderes for å sikre mest mulig rasjonell og effektiv drift.

Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen videreføre arbeidet med modernisering av TK-området ved å utforme forslag til ny tjenesteleveransemodell og -struktur.

Forslaget skal ta utgangspunkt i tilrådingene til ekstern rådgiver fra områdegjennomgangen og Statens vegvesens faglige vurderinger. Det skal legges til grunn at ny tjenesteleveransemodell og -struktur skal være implementert innen utgangen av 2024.

Som en del av arbeidet med områdegjennomgangen har Statens vegvesen utarbeidet en overordnet plan for utvikling og innføring av digitalt førstevalg og selvbetjeningsløsninger på TK-området. Planen legger opp til intensiv digitalisering de første årene, med fokus på tjenestene som gir størst effektiviseringsgevinst og muliggjør endringer i tjenestestruktur. Planen omhandler også hindringer for digitalisering på kort og lengre sikt, samt behovet for samhandling med andre aktører/myndigheter. Departementet legger til grunn at arbeidet med digitalisering som minimum videreføres i tråd med det som fremkommer i planen og at arbeidet støtter opp om reformen av trafikant- og kjøretøyområdet.

Ny tjenesteleveransemodell og -struktur innebærer en reduksjon i antall tjenestesteder, personell og omlokalisering av tilbud. Digitaliseringen reduserer brukernes behov for å oppsøke et fysisk tjenestested. Likevel vil det også fremover være tjenester som krever slikt oppmøte. For å opprettholde et godt tjenestetilbud i hele landet for slike tjenester skal det derfor foreslås kompensierende tiltak, som for eksempel ambulerende tjenester, dersom ny tjenestestruktur innebærer vesentlige endringer i reisevei for publikum. Videre skal tjenestetilbud så langt mulig opprettholdes lokalt inntil avløsende tilbud, enten i form av selvbetjeningsløsninger eller nye tjenestesteder, er etablert.

Departementet viser til at det pågår ulike omstillinger i flere sektorer. Lokalisering av statlige arbeidsplasser må sees på tvers av sektorer når endelig beslutning tas. På den bakgrunn viser departementet til at lokaliseringsspørsmål må utredes og vurderes i tråd med retningslinjer for lokalisering av statlige arbeidsplasser og tjenesteproduksjon.

Økonomiske konsekvenser skal inngå i vurderingen. Det tas sikte på at omstillingsplan skal være besluttet og nødvendige omstillingstiltak påbegynt senest innen 1. juni 2020.

Statens vegvesen tilbyr/utfører i dag et mangfold av tjenester/myndighetshandlinger på TK-området. Som ledd i effektiviseringsarbeidet bes det om en særlig vurdering av hvilke oppgaver som helt eller delvis kan utføres av private aktører, eksempelvis oppgaver knyttet til avvikling av førerprøver og kurs knyttet til utvikling av førerkompetanse e.l. Vi ber Statens vegvesen gjennomføre en slik vurdering, og herunder også vurdere hvordan en slik oppgaveoverføring eventuelt kan gjennomføres. Det må parallelt utredes hvordan en slik

overføring til private aktører vil påvirke den konkrete utformingen av ny tjenesteleveransemodell og -struktur.

Endringer på TK-området 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 berørte aktører får bidra inn i de utredninger og vurderinger som skal gjøres. Departementet forutsetter at Statens vegvesen involverer aktuelle interessenter underveis i det videre arbeidet, for eksempel ved at det etableres en referansegruppe. I forslaget Statens vegvesen oversender departementet, må interessentenes synspunkter fremkomme. Dersom disse aktørene skulle foreslå modeller eller oppgavedeling som Statens vegvesen ikke går videre med, må disse forslagene gjøres rede for. Departementet understreker at ny tjenestemodell og -struktur må bygge opp under de effektiviseringskrav som Statens vegvesen stilles overfor, og at forslaget skal være Statens vegvesens faglige vurdering.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)  
avdelingsdirektør

Ola Brattegard  
spesialrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*



Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep.  
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/2264-8

19. mars 2019

### **Supplerende tildelingsbrev - Videre arbeid med organisering av Statens vegvesen**

Vi viser til rapporten "*Fra regioner til divisjoner – Utredning om organisering av Statens vegvesen fra 1. januar 2020*", oversendt fra Vegdirektoratet 15. januar i år. Statens vegvesen anbefaler i rapporten å gå fra dagens regionstruktur til en funksjonsbasert modell som innebærer divisjonalisering.

Statens vegvesen har gjort et omfattende og grundig utredningsarbeid innenfor de rammene som har vært til rådighet. Rapporten gir et godt grunnlag for å arbeide videre med ny organisasjonsmodell som legger til rette for gode tjenester for brukerne i fremtiden, at etaten når målene om mer vei for pengene og mål om reduksjon av interne kostnader i tråd med effektiviseringsmål satt for etaten frem mot 2023.

Samferdselsdepartementet ber om at det gjennomføres en omorganisering som innebærer divisjonalisering, klarere resultatansvar og enklere og forbedret styring med hovedstruktur som foreslått av Statens vegvesen i rapporten.

For virksomheten innenfor veiområdet må det gjennom divisjonaliseringen legges til rette for et skille mellom forretningsmessig drift og forvaltningsoppgaver. Det fremkommer av rapporten at det skal gjøres ytterligere vurderinger av IT-området; oppgaver og innhold. Vi ber i den forbindelse om at behovet for en egen IT-divisjon vurderes nærmere.

Vegdirektoratet består av enheter for økonomi- og virksomhetsstyring, HR og kommunikasjon, samt en enhet for regulatoriske saker. Departementet vil i den forbindelse

Postadresse  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse  
Akersg. 59  
www.sd.dep.no

Telefon\*  
22 24 90 90  
Org.nr.  
972 417 904

Avdeling  
Veg-, by- og  
trafiksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler  
Anne Berit  
Stavseth  
22 24 81 78

fremheve viktigheten av en forbedret økonomi- og virksomhetsstyring, samt at hensynet til habilitet og legitimitet, ivaretas i den framtidige organisasjonsmodellen.

Statens vegvesen viser i sin rapport til at organisasjonen fortsatt vil ha en sterk lokal tilstedeværelse, og at flere av divisjonene vil ha en regional organisering. Departementet ber på denne bakgrunn om at Statens vegvesen utreder og kommer tilbake med forslag til lokalisering av enheter og tjenestesteder i ny organisasjonsmodell. Dette gjøres i sammenheng med oppdrag om å utarbeide forslag til ny tjenesteleveransemodell og –struktur på trafikant- og kjøretøyområdet, jf. oppdrag gitt i brev 29. oktober 2018.

Det er tidligere avklart at forslag til ny tjenesteleveransemodell og –struktur på trafikant- og kjøretøyområdet skal oversendes departementet innen 10. mai 2019. Det er viktig å holde god fremdrift i arbeidet med omorganisering av Statens vegvesen. Dette er viktig både av hensyn til parallellitet til arbeidet med overføring av sams veiadministrasjon, reform av trafikant- og kjøretøyområdet og ikke minst for å unngå usikkerhet over en lengre periode i organisasjonen med fare for å miste viktig kompetanse for etaten og være til hinder for rekruttering. Det bes derfor om at også utredning og forslag til lokalisering av enheter i organisasjonen leveres innen 10. mai i år, med sikte på at ny organisasjonsmodell kan tre i kraft samtidig med overføring av sams veiadministrasjon.

Som en del av oppdraget som allerede er gitt på trafikant- og kjøretøyområdet, skal Statens vegvesen gjøre en særlig vurdering av hvilke oppgaver som helt eller delvis kan utføres av private aktører, herunder hvordan en slik oppgaveoverføring eventuelt kan gjennomføres og hvordan en slik eventuell overføring vil påvirke den konkrete utformingen av ny tjenesteleveransemodell og –struktur. Samferdselsdepartementet vil derfor presisere at Statens vegvesen innen 10. mai må utarbeide et forslag til tjenesteleveransemodell og –struktur for de tjenestene de leverer i dag. Som en del av leveransen må Statens vegvesen i tillegg komme tilbake med:

- Oversikt over omfang av oppgaver som har vært vurdert overført til private
- Vurdering av muligheten for at staten kjøper tjenester av private
- Overordnet vurdering og anslag av økonomiske og administrative konsekvenser, herunder et anslag på hvor mange ansatte som vil bli berørt
- Tidsplan for videre arbeid.

Lokalisering av enheter og tjenestesteder skal vurderes i tråd med Kommunal- og moderniseringsdepartementets retningslinjer for lokalisering av statlige arbeidsplasser og tjenesteproduksjon, samt tilhørende veileder. Løsninger for å ivareta regionale samhandlingsbehov må vurderes. Lokalisering av statlige arbeidsplasser må sees på tvers av sektorer når endelig beslutning skal tas. Statens vegvesen må gjennom utredningen skaffe et best mulig grunnlag for slike vurderinger.

Vi viser til at den videre prosessen må ivareta ansattes og deres tillitsvalgtes rett til informasjon og involvering. De ansatte som blir berørt av omstilling, skal bli ivaretatt innenfor

gjeldende lov og avtaleverk og i samsvar med Kommunal- og moderniseringsdepartementets veiledning og retningslinjer om personalpolitikk ved omstillingsprosesser.

Departementet legger til grunn at instruksen for Statens vegvesen vil måtte endres som en følge av ny organisasjonsmodell og som en følge av avviklingen av sams veiadministrasjon. Vi ber derfor om at det igangsettes arbeid med å utforme forslag til endringer i instruksen, som skal gjelde fra den nye organiseringen av Statens vegvesen skal iverksettes. Vi ber om å få oversendt forslag innen utgangen av juni 2019.

Med hilsen

Anders Buttedahl (e.f.)  
ekspedisjonssjef

Anne Berit Stavseth  
underdirektør

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Kopi  
Finansdepartementet  
Kommunal- og moderniseringsdepartementet