

Innspill mottatt av inviterte instanser

ATL

BIL

KS

LMK

MCF

NAF

NLF

NMCU

Norges Bilbransjeforbund

Norges taxiarbeiderforbund

Norsk transportarbeiderforbund

Trafikkforum

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 6706 Etterstad
0609 Oslo

Tk-reform@vegvesen.no

Oslo 06.05.19

Høringssvar på forslag til tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur på TK-området

Innledende kommentarer

Statens vegvesen skal endres og klargjøres for fremtidens behov der digitalisering står sterkt. At endringene blir store og omfattende er det liten tvil om. Det bekreftes også i Statens vegvesens egen rapport om hvilke endringer de ser for seg implementert innen TK-området frem til 2024. For ATLS medlemmer og elever får endringene store konsekvenser og ATL frykter også at endringen vil være negative for trafikksikkerhetsarbeidet. Samtidig svikter Statens vegvesen flere steder i forhold til samfunnsoppdraget.

I sin egen rapport understreker Statens vegvesen blant annet:

- At man skal opprettholde et godt tjenestetilbud i hele landet for tjenester som krever oppmøte
- At man skal gjennomføre kompenserende tiltak dersom ny tjenestestruktur innebærer vesentlige endringer i reisevei for publikum
- At man skal sørge for så langt som mulig å opprettholde lokalt tjenestetilbud inntil avløsende tilbud er etablert

ATL er kritiske til mange av forslagene, men vi ser også at det på enkelte steder kan være utfordrende å opprettholde et tilbud gitt faktiske besøkstall. Likevel er det mange steder der et tjenestetilbud bør opprettholdes selv om besøkstallene er lave, og spesielt gjelder dette i Troms og Finnmark der avstandene er lange. Flere steder i høringen strider Statens vegvesens forslag mot forutsetningene nevnt over og de bryter også med målet i Prop 1S (2018-2019) hvor det står at; «man skal tilby et godt og tilgjengelig tilbud til brukerne, samtidig som effektiviseringsmålene som er satt for etaten nås». ATL mener at man i mange tilfeller ikke oppfyller dette, spesielt i tilfeller der tiltakene vil føre til vesentlige endringer i reisevei for publikum og medføre store samfunnsmessige kostnader.

Ett eksempel er Mysen som er foreslått nedlagt. I rapporten fra Cappgemini er innsparingspotensialet oppgitt til 600.000 kroner. ATLS beregninger (ATL rapport av 03.04.19, side 21) viser at de samfunnsmessige kostnadene, og de økte kostnadene for brukerne, gitt dagens nivå av prøver blir snaut 8 millioner kroner. Et annet eksempel er Storslett (ATL rapport av 03.04.19, side 65) der man oppgir besparelsene til å være 279.000 kroner, mens våre beregninger viser en økt kostnad for brukerne på 4,4 millioner kroner – eller 3,4 millioner dersom tilrådingene til Statens vegvesen følges og man velger å beholde teoretiske prøver her.

Men det handler ikke bare om penger. Om tungbilprøvene legges ned i Tromsdalen og flyttes til Finnsnes, slik Statens vegvesen foreslår, betyr det at man totalt øker reiseveien med 320 kilometer og reisetiden med fem timer. I mange tilfeller vil det bety at lærer og elev må tilbringe en natt på hotell før oppkjøring.

Det er påfallende og kritikkverdig at Statens vegvesen i sin rapport ikke har laget en konsekvensutredning for trafikkstasjonene som berøres. Det er heller ikke tatt med omstillingskostnader eller investeringer i nye lokasjoner. Merkostnader for publikum er heller ikke hensyntatt. Det sier seg selv at å kun basere seg på generelle vurderinger og tabeller som viser endringsforslaget ikke er tilstrekkelig for oss til å gi gode hørings svar – ei heller bør det være tilstrekkelig til å fatte gjennomtenkte beslutninger.

Vi viser til vår konsekvensvurdering av Cappgemini-rapporten, som er vedlagt som en del av hørings svaret. Under følger ATLS betraktninger rundt hørings dokumentet fra Statens vegvesen.

Generelle betraktninger

Uendret antall førerprøver frem mot 2024?

I rapporten legger Statens vegvesen til grunn at det ikke vil være noen økning i antall førerprøver fra dagens nivå og frem til 2024. Dette finner vi underlig gitt at bare veksten i folketallet tilsier at antallet mennesker som vil ta førerkort i årene fremover vil øke.

ATL frykter for at man underdimensjonerer stasjonene og underestimerer antallet som vil komme til å ta førerkort i årene som kommer. Økte ventetider, stort arbeidspress på sensorer, uforutsigbare arbeidsforhold for trafikkskolene og store konsekvenser for elevene fryktes å bli resultatet.

Nullvekst rundt byene

En av megatrendene det snakkes mye om er tilflytting til byer. I sin rapport tar også Statens vegvesen høyde for at befolkningen i de største byene i Norge vil øke kraftig i årene som kommer. Men det tas ikke høyde for at den økte tilflytningen og det økte folketallet i og rundt byene vil føre til økt press på Statens vegvesen og på antall som vil avlegge praktiske eller teoretiske prøver. Det er bekymringsfullt og ATL mener Statens vegvesen burde ta høyde for dette i sine estimater når ny tjenestestruktur innen TK-området nå skal utarbeides.

Kraftig reduksjon i prøvesteder for MC og tungbil

MC og tungbil rammes spesielt hardt i forslaget til Statens vegvesen. Det er tatt til orde for en nær halvering av prøvesteder for tungbil og MC. For brukerne betyr dette lengre reisevei og økte kostnader i forbindelse med førerprøve. Vi vet at Norge i årene som kommer har behov for en kraftig økning i antall tungbilsjåfører og at rekruttering til yrket er et stort problem (kilde NLFs konjunkturundersøkelse 2018-2019). I tillegg har vi registrert at Regjeringen forenkler førerkortkravene for å gjøre det enklere å ta førerkort på lett MC (klasse A1).

Over 2/3 deler av de som kjører opp til førerkort på MC gjør det i klasse A1. Her snakker man i mange tilfeller om ungdommer ned i 16 års alder. ATL mener det er sterkt urimelig og uforsvarlig at denne aldersgruppen skal få betydelig økte kostnader og lengre reisevei grunnet effektiviseringsprosessen i Statens vegvesen.

Hva gjelder tungbil er dette også et område hvor kuttene er store og hvor ATL foreslår økt bruk av ambulerende tjenester, i tillegg til å bruke yrkesskoler med transportfagslinje som prøvesteder.

Kuttene det legges opp til for både MC og tungbil er svært uheldige. Sett i lys av sjåførmangel på tungbil og en større satsing på lett MC virker de heller ikke veldig gjennomtenkte eller gjennomarbeidet.

Teoretiske prøver

Antall steder for teoretiske prøver foreslås redusert med 20 prosent i Statens vegvesen sin rapport. Samtidig registrerer vi at det flere steder foreslås ambulerende tjenester på teoretiske prøver. Gitt at digitalisering er ett av hovedmålene med prosessen finner ATL det underlig at man ikke legger opp til å utvide tilbudet til de som skal ta teoretiske prøver og heller utvikler et system for dette.

Et slikt arbeid er allerede igangsatt i Danmark der Rikspolitiet i dag har to prøvesteder, ett i Køge og ett på Hillerød. Her legges det opp til å arrangere digitale teoriprøver som en prøveordning før ordningen utvides til å gjelde hele Danmark. ATL er fornøyd med at SVV åpner for privatisering av tjenesten i sin rapport.

Ambulerende tjenester for praktiske prøver

ATL har forståelse for at enkelte tjenestesteder legges ned, men vi stiller oss uforstående til at man ikke etablerer ambulerende tjenester for praktiske prøver i større grad. Ved å legge opp til prøvedager kunne sensorene kjørt flere prøver og på den måten vil man kunne opprettholde tilbud på steder med færre bosatte.

Privatisering

ATL er positiv til at SVV i sin rapport legger opp til økt privatisering av ulike oppgaver som etaten i dag utfører. Vi forutsetter naturligvis at kvaliteten på tjenestene som eventuelt blir utført av private holder et høyt nivå.

Eksempler på oppgaver som man foreslår å privatisere – og som ATL støtter – er:

- Bilfører 65+ (se vedlegg 3 i ATL sin konsekvensvurdering av 03.04.19)
- Informasjonsmøter om føreropplæring og mengdetrening (se vedlegg 2 i ATL sin konsekvensvurdering av 03.04.19)
- Teoretiske førerprøver
- Gjennomføring av praktisk førerprøve med evaluering

Regionsvise kommentarer (se vedlegg 1)

Region øst

Det er grunn til å tro at regionen står foran en kraftig befolkningsvekst i årene som kommer. Dette er ikke hensyntatt i rapporten. SVV opererer med et stabilt antall prøver på tross av en ventet befolkningsøkning. ATL vil påpeke at flere brukere av tjenestene også vil innebære økte inntekter, noe som er relevant for hvilken kapasitet det bør dimensjoneres for.

ATL er fornøyd med at man flytter tungbilprøver ut av Oslo sentrum. I Capgemini-rapporten var det foreslått å legge flesteparten av disse prøvene til Risløkka. At de nå legges til områder som er bedre egnet støttes av ATL. ATL er av den oppfatning at man bør opprettholde tilbudet i Mysen med teoretiske prøver samt førerprøver for MC, lette og tunge klasser.

Vi er også uenige i at man legger ned tilbudet om teoriprøver i Elverum. I 2018 ble det avlagt 1565 teoretiske prøver her, noe som understreker et presserende behov for å finne en løsning på dette lokalt. ATL mener at man også her bør tilby praktiske prøver for MC og tunge klasser. I forhold til teoretiske prøver mener vi at det også bør tilbys ved tjenestestedene i Kongsvinger, Tynset og Lillehammer.

Region sør

Det foreslås relativt dyptgripende endringer i regionen. Evje, Flekkefjord, Rjukan og Kongsberg er blant stasjonene som foreslås lagt ned. Ved flere av disse stedene er antall teoretiske og praktiske prøver høyt. Her forventer ATL at det etableres lokale ordninger for teori og førerprøver. Det gjelder også for Dalen, Mandal og Kragerø hvor ATL forventer at tjenestetilbudet opprettholdes for teoretiske og praktiske prøver i henhold til vår oversikt (Vedlegg I).

I Evje og Flekkefjord (og ved andre lokasjoner i rapporten) forutsetter ATL at traktor (klasse T) går inn under kategorien for førerprøver på lette kjøretøy. Om ikke må man tilrettelegge for særskilte løsninger for praktiske prøver på traktor ved disse stedene.

ATL forventer også at man opprettholder tilbudet om praktiske prøver i Arendal for MC og tunge klasser – også fordi man i Arendal har Yrkesskole med transportfaglig linje og en stor tungbilscole. Et alternativ kan være å opprette ambulerende prøver på Yrkesskolen. På resterende stasjoner i regionen er ATLS klare oppfatning at man bør videreføre tilbudet om teoriprøver.

Region vest

En trend i hele rapporten fra Statens vegvesen er å redusere antall prøvesteder hvor det i dag avlegges teoretiske prøver. Dette går igjen også i Region vest. ATL reagerer på dette – ikke minst fordi Statens vegvesen henviser til at digitale løsninger er en av beveggrunnene til at man nå gjør endringer. Derfor mener ATL at man også, ved hjelp av digitale tjenester, må kunne klare å tilby teoretiske førerprøver i lokalområder og på tjenestestedene. Å legge ned tilbudet i Egersund der man gjennomfører 1277 teoretiske prøver anser ATL som uansvarlig og i strid med samfunnsoppdraget etaten har.

For praktiske prøver på MC bør det opprettes ambulerende ordninger i Odda, Voss, Stord, Sogndal og i Nordfjordeid. I de tunge klassene bør man også vurdere ambulerende prøver på for eksempel yrkesskoler og ved tjenestesteder i Nordfjordeid, Sogndal, Stord, Sauda og Voss. ATL er også uenig i at man legger ned tilbudet på praktiske prøver i lette klasser i Norheimsund.

Region midt

Molde er et sentralt pressområde i regionen. ATL ser ikke at det vil være fornuftig – eller i tråd med Statens vegvesen sitt samfunnsoppdrag – å legge ned Molde trafikkstasjon. ATL mener videre at det må etableres ambulerende tjenester for praktiske prøver på MC og lette klasser på Sunndalsøra, Orkanger og i Levanger. Også teoretiske prøver bør man kunne avlegge lokalt ved disse stedene. Et tilbud for praktiske prøver for MC bør i tillegg være tilgjengelig i Ørsta og i Namsos.

Avstandene i regionen er i mange tilfeller korte, men fergeforbindelser og et dårlig vegnett gjør at Statens vegvesen i større grad må tilby ambulerende personell i regionen om ikke ulempene for publikum skal bli for store. Et godt eksempel på dette er Ålesund. Her legger Statens vegvesen ned tilbudet om tungbilprøver til tross for tilrådingene i CapGemini-rapporten om å ikke endre tilbudsstrukturen.

Man bør også søke å få til teoretiske prøver i tettsteder og byer i regionen. Det bør være unødvendig å måtte reise langt for å få avlagt en teoretisk prøve med dagens teknologi og identifikasjonsmetoder (pass, bank-id osv.).

Region nord

Geografisk snakker vi her om et enormt område hvor befolkningen bor spredt og befolkningstettheten er lav. Statens vegvesens forslag legger opp til at enkelte brukere får svært lang reisevei for å avlegge teoretiske og praktiske prøver. Dette mener ATL er et brudd på flere av forutsetningene vi refererte til innledningsvis. ATL er uenig i forslaget om å legge ned Storslett og kun ha en ambulerende tjeneste på teori her. Videre mener vi det bør opprettholdes et tilbud for praktiske prøver i tunge klasser i Harstad, Tromsø og Finnsnes. Praktiske prøver for MC i Vadsø bør også opprettholdes. Det samme gjelder tilbud om praktiske prøver i Lakselv, Sandnessjøen, Leknes, Sortland, Harstad og Vadsø.

I de større byene mener ATL at Statens vegvesen vil svikte sitt samfunnsoppdrag ved å legge ned muligheten for å avlegge praktiske førerprøver for MC og tunge klasser i Bodø, tunge klasser i Tromsø og lette og tunge klasser i Narvik. I tillegg mener ATL at man også bør tilby teoretiske prøver lokalt i regionen.

Oppsummerende betraktninger

Statens vegvesen har de siste årene tatt en rekke grep for å gjøre deler av etatens tjenester lettere tilgjengelig for publikum. ATL oppfatter at endringene som det i høringen legges opp til går i diametralt motsatt retning og at Statens vegvesen dramatisk reduserer sin tilgjengelighet.

ATL mener forslagene i stor grad bryter med samfunnsoppdraget til Statens vegvesen og vi er bekymret for nullvisjonen dersom endringene i rapporten gjennomføres. Ut fra et trafikksikkerhetssynspunkt frykter ATL at forslagene som ligger i rapporten vil føre til økt ulovlig kjøring og at man vil berede grunnen for intensivopplæring i nærheten av prøvestedene. For trafikkskolene vil flere av forslagene i rapporten også være konkurransevridende.

Flere av forslagene i Statens vegvesen sin rapport fører til lang reisevei for brukerne samtidig som innsparingene er beskjedne. I forslaget legges det opp til en besparelse på mellom 12 og 17 prosent av budsjettet for TK-området. Det skal man få til blant annet gjennom å redusere antall tjenestesteder med mellom 30 og 50 prosent. **Ser man på samferdselsbudsjettet under ett vil de foreslåtte innsparingene utgjøre bare 0,38 prosent – og det uten at man har tatt med omstillingskostnader, investeringskostnader og merkostnader for publikum.**

ATL har påpekt en rekke forhold ved høringsnotatet til Statens vegvesen som er kritikkverdige. Vi mener Statens vegvesen i sitt dokument feilinformerer, når man ikke tar med at besparelsene også vil medføre kostnader – enten det er for brukere eller for samfunnet. Disse kostnadene belyses ikke. Det er beklagelig at Statens vegvesen ikke i tilstrekkelig grad har løftet blikket i arbeidet med rapporten og sett sitt tjenestetilbud i et samfunnsperspektiv. I sine bestrebelsler på å innfri kravet til innsparinger, er kuttene gjort ukritisk og uten å i tilstrekkelig grad konsekvensutrede de samfunnsmessige kostnader og ulempen brukerne får gjennom lengre reisevei og et dårligere tilbud. ATL mener at de små besparelsene man oppnår med å ta vekk tilbudet på så mange steder, må kunne hentes på andre områder der konsekvensene av kutt er langt mindre alvorlige for brukerne og for samfunnet forøvrig.

Vennlig hilsen



Torgeir Abusdal

Administrerende direktør



Jan Harry Svendsen

Informasjonssjef

Vedlegg

- I: ATL sine forslag på tilbud på det enkelte tjenestested og den enkelte førerkortklasse
- II: Rapport av 03.04.2019 fra ATL med konsekvensvurdering av Capgemini-rapporten

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
tk-reform@vegvesen.no

Oslo, 8. januar 2019

INNSPILL TIL STATENS VEGVESENS INVOLVERINGSPROSESS

Bilimportørenes Landsforening (BIL) viser til hyggelig involveringsmøte 10. desember 2018 og takker for invitasjon til å komme med innspill til reformen av trafikant- og kjøretøyområdet.

Som ønsket av Vegdirektoratet, overbringer vi de innspillene vi har pr. d.d., forut for SVVs første runde med vurdering av privatisering, med tidsfrist 15. januar, samtidig som vi forstår direktoratet slik at det vil bli ytterligere muligheter for å kommentere i løpet av våren 2019.

Som Vegdirektoratet har orientert oss om, skal antall tjenestesteder, fysiske oppmøter og ansatte reduseres. Som kompensierende tiltak ble nevnt at flere tilbud skal privatiseres, omlokaliseres, ambuleres eller digitaliseres.

Som del av vårt svært gode samarbeid med Vegdirektoratet har vi pr. d.d. derfor følgende konstruktive innspill:

Enkeltregistrering av nye biler:

Den nye ordningen med effektivisering av enkeltregistrering og sentral dokumentgodkjenning ønskes hjertelig velkommen av bilbransjen, først og fremst nyttekjøretøybransjen siden den står for de fleste enkeltregistreringene.

Vi forstår det samtidig slik at registrering ved trafikkstasjon nå skal reduseres med hele 80 %.

Dette sett i sammenheng vil etter vårt syn gjøre det fullt ut forsvarlig – og helt nødvendig - å følge BILs allerede fremsatte råd om å avskaffe fysisk oppmøte med kjøretøyene ved trafikkstasjon ved enkeltregistrering av nye biler (og til dels tilhengere).

I og med sentral dokumentgodkjenning i forkant av registrering, er det ikke mye av registreringsprosessen som gjenstår i det bilen, slik det kreves i dag, fremstilles ved trafikkstasjon. Det dreier seg stort sett om identitetskontroll av kjøretøyet og evt. visuell inspeksjon av f.eks. lysplassering. Dette kan også gjøres digitalt, ved hjelp av bl.a. bilder.

BILs forslag vil åpenbart frigjøre store tidsmessige ressurser hos alle parter, samtidig som det vil spare samfunnet – og miljøet – for et stort antall unødvendig «tomkjørte» kilometer med tunge kjøretøyer til og fra trafikkstasjon, som ofte befinner seg langt unna.

Tilliten opplever vi at merkebransjen allerede har, samtidig som BIL ønsker å støtte opp og samarbeide om strenge reaksjoner overfor evt. uregelmessigheter.

Tiden er altså inne for ikke lenger å kreve ny bil (og tilhenger) fysisk fremstilt ved trafikkstasjon for førstegangsregistrering. En slik endring vil være nødvendig for å oppnå målet om 80 % overgang fra fysisk kjøretøyregistrering ved trafikkstasjon til digitalt, dette uten at det går ut over trafikksikkerheten.

Privatisering av årlig ADR-kontroll:

Det er noen år siden BIL første gang tok opp denne saken, som er et forslag om å åpne for privatisering av den obligatoriske, årlige kontrollen av ADR-kjøretøyer. Bakgrunnen var den gang – som i dag - at Statens vegvesen, som i dag er eneste aktør og som utfører dette på vegne av Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskap (DSB), ikke har tilstrekkelig kapasitet og geografisk spredning til å kunne tilby denne kontrollen innenfor akseptable rammer. Det har både vært for lange ventetider og for lange avstander til nærmeste trafikkstasjon som utfører denne spesielle tjenesten.

Det er et paradoks at våre medlemmers ADR-godkjente merkeverksteder, som i dag utfører alt av komplisert reparasjons- og servicearbeid på de samme kjøretøyene, ikke også skulle kunne tildeles denne oppgaven, for øvrig på linje med Periodisk kjøretøykontroll (PKK), som de samme verkstedene utfører rutinemessig på ADR-kjøretøyer. De nye opplæringskravene til kontrollkompetanse for PKK-kontrollører teller ytterligere i favør av vårt forslag.

Av praktiske og effektivitetsmessige grunner bør kontrolloppgavene med PKK og årlig ADR-kontroll kunne tilbys på ett og samme sted. De to myndighetskontrollene kan da utføres fortløpende ved kun ett oppmøte.

Bransjens tilbud kan selvsagt være i tillegg til Statens vegvesens tjeneste.

Mange flere detaljer i denne saken ligger allerede inne i direktoratet og kan når som helst «friskes opp» fra vår side.

Vektendring; ned- og oppregistrering

Dette er en svært gammel sak, som krever mye ressurser til liten eller ingen nytte. Saken er godt kjent i Vegdirektoratet. Problemet er kort fortalt slik: SVV tolker Kjøretøyforskriften slik at et kjøretøy skal registreres for største tillatte totalvekt som fabrikanten har konstruert det for. En slik tolkning er etter BILs syn ikke nødvendig eller selvsagt. For å f.eks. kunne nedregistrere kjøretøyet, må en da foreta en «teknisk endring». Det er for øvrig ekstra problematisk at dekkskift ikke anses som «teknisk endring». Kravet om «teknisk endring» har medført praksis med mye kreativitet og mange spesielle løsninger – alt ut fra hva som kreves / godtas av SVV.

F.eks. fjerning eller til og med kapping av fjærblader, fjerning av «forstøtningsplate for bomningsstopp» m.m. har vært mer eller mindre rutinemessige konsekvenser.

Etter BILs mening er dette ikke logisk og det er utilfredsstillende for begge parter. Kjøretøyet kan utmerket godt registreres for vekter lavere enn de maksimale, uten «teknisk endring» og uten at det går på bekostning av sikkerheten.

Det må selvsagt være igjen nyttelast osv.

Vi viser også til høringen pr. 8. mai 2018, der direktoratet selv faktisk foreslår prinsippet med «teknisk endring» opphevet, men begrenset oppad til kjøretøy med «største tekniske vekt» på 7.500 kg. Som det fremgår av vårt høringssvar datert 12. juli 2018, støtter vi selvsagt høringsforslaget, men mener bestemt at det må gjelde alle biler, også dem med største tekniske vekt over 7.500 kg.

BIL foreslår for disse kjøretøyene «dansk modell» (ref. bl.a. vårt brev til Vegdirektoratet av 4. april 2008), som i korthet går ut på å sette en begrensning på 30 % vektendring uten teknisk endring, under henvisning til denne linken:

<https://www.fstyr.dk/~media/3E739FC3448E4A76B566B2765DB08A48.pdf>

Også i denne saken kan BIL tilføre flere opplysninger.

Med vennlig hilsen

BILIMPORTØRENE LANDSFORENING



Tore Lillemork

Teknisk direktør



Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

Vår referanse: 18/03251-11
Arkivkode: 065 Q
Saksbehandler: Anne Johanne Enger,
Medsaksbehandler
Deres referanse: 18/257925-13
Dato: 06.05.2019

Høring: forslag til tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur på TK-området

Vi viser til høringsbrev datert 12.04.2019 med forslag til tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur på trafikant- og kjøretøyområdet (TK) i Statens vegvesen (SVV). Selv om det i brevet fremgår at den enkelte kommune formelt sett ikke er høringsinstans, har KS oppfordret kommuner og fylkeskommuner som ønsker å avgi sine innspill og kommentarer direkte til forslaget til SVV innen fristen 06.06.2019.

Forslaget til ny tjenestestruktur på TK-området

Forslaget til ny struktur på TK-området er et resultat av Samferdselsdepartementets såkalte områdegjennomgang samt tidligere vurderinger gjort av SVV som viser at det er behov for modernisering av TK-området. Regjeringens områdegjennomgang av SVV og TK-området startet i 2017. Formålet med gjennomgangen er å se på muligheter til forbedring i offentlig sektor som kan gi fremtidig handlingsrom i budsjettene. Innenfor TK i SVV ble de første selvbetjeningsløsningene lansert for over 15 år siden og i dag finnes det en rekke selvbetjeningsløsninger for brukerne. Sommeren 2018 ble delrapport om effektiviseringspotensialet innenfor TK-området overlevert SVV av konsulentfirmaet Cap Gemini. I delrapporten konkluderes det blant annet med følgende:

«Stadig flere digitale løsninger gir brukerne økt fleksibilitet og tilgjengelighet, og begrenser i tillegg behovet for personlig oppmøte. Med flere selvbetjeningsløsninger, bør dagens tjenestemodell og -struktur tilpasses.[...] det anbefales gjennomført en reform av TK-området for å legge til rette for tjenester som er fremtidsrettede, brukerorienterte og effektive.

En konkret konsekvens av områdegjennomgangen er Cap Geminis forslag om at dagens antall TK tjenestesteder reduseres fra 82 til 62, der 22 av dagens 43 trafikkstasjoner omgjøres til servicekontorer eller samlokaliseres med eksisterende eller planlagte sambrukstasjoner. Dette forslaget er i all hovedsak videreført i SVVs foreløpige anbefaling.

Digitalisering av arbeidsprosesser får konsekvenser for organisasjonsstrukturer både i stat og kommunesektor. KS har stor forståelse for behovet for å hente ut effektiviseringsgevinster som en følge av endrede arbeidsprosesser. Samferdselsområdet har i tillegg store uløste utfordringer både når det gjelder vedlikehold og investeringer i infrastruktur som gjør det helt nødvendig å finne kostnadseffektive løsninger på de oppgavene som skal løses. Det gjelder også organisering av trafikant- og kjøretøyområdet.

Vurdering av høringsforslaget

De fleste brukere av offentlige tjenester foretrekker at det offentlige digitaliserer sine tjenester og KS mener derfor det er fornuftig at det satses på å utvikle videre digitale tjenester innenfor TK-området. I mange kommuner har anbefalingene i rapporten fra CapGemini samtidig utløst stor bekymring for at kvaliteten på et viktig tjenestetilbud til innbyggerne svekkes og at mange brukere som ikke kan løse sine oppgaver digitalt av trafikkstasjonene vil få en langt lengre reisevei.

KS forutsetter derfor at følgende prinsipper legges til grunn før de foreslåtte strukturendringene gjennomføres:

- Eksisterende tjenestetilbud ved dagens trafikkstasjoner må opprettholdes inntil avløsende tilbud i form av selvbetjeningsløsninger og ambulerende løsninger er etablert.
- Det må legges til rette for ambulerende løsninger for avvikling av teoretiske førerprøver og praktiske førerprøver på steder der dagens trafikkstasjoner blir nedlagt som følge av omorganiseringen, om nødvendig i samarbeid med kommunene og politiet.
- KS har medlemmer både i Østfold, Trøndelag og Sogn og Fjordane som foreslår å være piloter for å kunne bevare et godt og desentralisert tjenestetilbud til innbyggerne. Dette kan gjøres ved å se på statens og kommunens tjenestetilbud, arbeidsprosesser og bygningsbehov i sammenheng.

Med hilsen

Lasse Hansen
administrerende direktør

Helge Eide
områdedirektør Interessepolitikk



LMK

Post/besøksadresse:

Øvre Slottsgate 2 B

0157 Oslo

Tlf/fax: 22 41 39 00 / 22 41 39 01

post@lmk.no - www.lmk.no

Statens Vegvesen
Vegdirektoratet
v. Lars Sverdrup Johansen
Postboks 6706 Etterstad
0609 OSLO

Høringsuttalelse fra Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber i sak 18/257925.

Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber, heretter benevnt som LMK, har fulgt de møter knyttet til forslag til tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur på TK-området med stor interesse.

Som sentralorganisasjon for 142 motorhistoriske kjøretøyklubber i Norge med om lag 50.000 individuelle medlemskap, vil synspunkter relatert til ivaretagelsen av historisk dokumentasjon, arkiver samt teknisk kompetanse knyttet til motorhistoriske kjøretøy være vår innfallsvinkel til denne høringen.

Denne prosessen vil ha oppstart allerede i 2020 frem mot 2024, og LMK ser det derfor viktig at Statens Vegvesen kan opprettholde den kompetansen de har innen vårt fagfelt p.t. – om mulig forbedre denne ytterligere.

Derfor finner vi det viktig å påpeke at følgende tema blir ivaretatt under den videre prosessen;

1) God teknisk kompetanse på motorhistoriske kjøretøy i alle landets regioner;

Til tross for at SVV ikke lenger utfører PKK, blir det viktig at kompetansen rundt motorhistoriske kjøretøy blir ivaretatt når antallet eksisterende trafikkstasjoner tenkes betydelig redusert. SVV vil fremdeles ha oppgaver hvor denne kompetansen blir nødvendig, og det kan nevnes i særlig grad;

- a) Ved bruktimport av motorhistoriske kjøretøy.
- b) Ved klassifisering av kjøretøy som bevaringsverdige i.h.t. kjøretøyforskriftens § 1-9, aktuelt ved frekvensen for fremstilling til PKK etter ny forskrift fra 2016.
- c) Som fremtidig teknisk godkjenningsorgan.

Særlig viktig blir derfor at dagens tjenestetilbud på dette området kan opprettholdes uten at dette vil medføre økte kostnader eller reisevei for brukerne. LMK har også under tidligere møter med Vegdirektoratet påpekt viktigheten av en mest mulig enhetlig behandling og kompetanse i alle landets regioner.



2) Forsvarlig ivaretagelse og fortsatt enkel tilgang til motorhistorisk viktige arkiver.

Mange av de trafikkstasjoner som tenkes nedlagt, besitter viktig historisk dokumentasjon i form av registreringskort/tollkort, overføringskort samt registreringsprotokoller. Disse inneholder viktig historisk informasjon langt utover det materialet som forefinnes i understellsregisteret i Steinkjer.

LMK har tidligere fått opplyst at dette ville bli overført til Norsk Vegmuseum på Hunderfossen tiltenkt en fremtidig digitalisering. Ved henvendelse til Norsk Vegmuseum opplyses det at dette kun gjelder understellsregisteret. Det øvrige vil bli overført mest sannsynlig til Stats- eller Riksarkiv.

Risikoen ved overførsel til Stats- eller Riksarkiv er at deler av materialet kan bli kassert eller i beste fall bli overført til fjernlager i Mo i Rana hvor dette vil være svært lite tilgjengelig for eiere av motorhistoriske kjøretøy, hvis befinner seg i de manuelle arkivene.

LMK mener at disse arkivene må ivaretas da disse inneholder et unikt stykke norsk kjøretøyhistorie. Mange kjøretøyer, som ikke er lagt inn i dagens Autosys, vil måtte spores opp i form av de gamle manuelle arkivene ved registrering. Uten arkivene intakt eller lett tilgjengelig vil det bli problemer med å finne frem til gamle kjennemerker, kjøretøyets historie eller aktuelle eierforhold.

LMK mener derfor at det blir helt avgjørende i denne prosessen;

- a) Arkivene i form av registreringskort/tollkort, overføringskort og registreringskort må være enkelt tilgjengelig også i fremtiden.
- b) Arkivene overføres til nye enheter i nærområdet i sin helhet.
- c) Arkivene overføres alternativt til Norsk Vegmuseum hvor prosjektmidler til digitalisering tildeles.
- d) Destruering eller fjernlager hos Stats- og Riksarkiv, bør ikke være alternativer.

Med vennlig hilsen

Stein Christian Husby
Generalsekretær LMK

Statens Vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep

0033 Oslo

Oslo 2. mai 2019

NY TJENESTELEVERANSEMODELL OG TJENESTESTRUKTUR – HØRINGSSVAR FRA MOTORSYKKELIMPORTØRENE FORENING

Det vises til forslag fra Statens Vegvesen til ny tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur på TK-området datert 12. april d.å. Forslaget er sendt på begrenset høring.

Motorsykkelimportørenes Forening (MCF) organiserer de største importørene av motorsykkel, moped og scooter i Norge. Foreningen er en aktiv aktør for å ivareta interessene til de som ønsker å benytte motorsykler, mopeder og scootere til nytte og rekreasjon.

Prosess

Statens Vegvesen har gjennomført involveringsmøter med interesseorganisasjoner. Møtene er avholdt fordi departementet i mandatet har forutsatt av aktuelle interessenter skal være involvert underveis i arbeidet. Det er videre satt som krav i mandatet at interessenes synspunkter må fremkomme i forslaget Statens Vegvesen oversender departementet. Det siste synes løst ved at interessenes svar på høringen av Statens Vegvesen videresendes departementet som vedlegg til forslaget fra Statens Vegvesen. Det er bra at departementet får disse direkte, men de burde også vært reflektert i større grad i forslaget fra Statens Vegvesen.

MCF har deltatt på de tre involveringsmøtene som er avholdt. På møtene har foreningen aktivt kommet med innspill til hvordan arbeidet bør gjøres og hvilke hensyn som bør legges til grunn. En rekke av interesseorganisasjonene har bidratt med tilsvarende innspill.

Fra MCF sin side har det vært påpekt at prosessen har startet i feil ende, og at forslaget tar utgangspunkt i at det skal spares penger, fremfor å analysere hvilket tjenestetilbud som en skal kreve av Statens Vegvesens tjenester.

Det naturlige utgangspunkt er å sette opp en rekke kvalitetskriterier som gjelder både den innholdsmessige kvaliteten tjenesten skal ha, men også til brukertilgjengelighet. Det første er i noen grad berørt i forslaget fra Statens Vegvesen, det andre er i stor grad oversett. Ved å fastsette kriterier kan disse justeres slik at den økonomiske innsparingen oppnås, men da basert på objektive kvalitets- og tilgjengelighetskriterier.

Innspillene i «involveringsmøtene» på dette området er i det alt vesentlige oversett.

Konkrete kvalitets- og tilgjengelighetskrav

I forslaget til Statens Vegvesen er det lagt opp til en viss kvantifisering av enkelte helt overordnede krav. Generelt skal det være krav til «likebehandling og kvalitet» uten at dette spesifiseres på hvordan dette konkret skal oppnås.

Det stilles også opp «faglige krav» til stedene de ulike tjenestestedene skal tilby. På enkelte begrensede deler av dette området er Statens Vegvesen svært nær å kvantifisere krav som burde vært stilt for å oppnå alle målsetningene ved egen tjenestestruktur. Det er en vesentlig mangel ved forslaget at det ikke er stilt opp krav og kriterier som samlet kan bidra til å gi et bilde av hva vi som brukere av tjenestetilbudet kan forvente i fremtiden. Kriteriene kan inneholde krav til maksimal reisetid for de enkelte tilbudene, krav til maksimal ventetid, mmm. Ved å fastsette kriterier kan disse justeres slik at den økonomiske innsparingen oppnås, men da basert på objektive kvalitets- og tilgjengelighetskriterier.

Stortinget har lagt til grunn at «*Statens vegvesens trafikkstasjoner skal utvikles til å bli servicebedrifter som har søkelys på kundenes behov, og vil understreke viktigheten av likeverdig praksis av kjøretøyteknisk regelverk over hele landet.*»¹

Det er vanskelig å spore denne visjonen i forslaget fra Statens Vegvesen.

Når det gjelder krav til reiseavstand har statsråd Jon Georg Dale gjentatte ganger forsikret Stortinget om at «*Statens vegvesen også framover skal vere til stades rundt i landet, slik at brukarane får utført dei tenestene dei treng. For å oppretthalde eit godt tilbod skal Statens vegvesen derfor komme opp med forslag til kompenserande tiltak for tenester som krev fysisk oppmøte, dersom ny struktur gjer lengre reiseveg enn før.*»²

Det er ikke laget kvalitetskriterier som skal imøtekomme disse føringene. Statens Vegvesen har i strid med føringen fra samferdselsminister Jon Georg Dale lagt til grunn at det kun skal innføres kompenserende tiltak «*dersom ny tjenestestruktur innebærer vesentlige endringer i reisevei for publikum.*» [min understrekning]³

Forslaget imøtekommer ikke det statsråden har uttrykt overfor Stortinget om kompenserende tiltak dersom ny struktur gir lengre reisevei enn før. Dette er særlig viktig hva gjelder tilgangen til lokasjoner som utfører førerprøver, særlig for motorsykelklassene. Dette omtales særskilt under.

MCF foreslår at departementet sender saken tilbake til Statens Vegvesen og ber om at det lages konkrete kvalitetskriterier og tilgjengelighetskriterier som grunnlag for tjenestetilbudet og tjenestestrukturen. Det vil gjøre det enklere å foreta justeringer i forhold til forslaget fra Statens Vegvesen ved å justere kriteriene. Brukerne får også noe konkret å forholde seg til, og forventningsavklaringen blir forenklet.

¹ Innst. 13 S (2018-2019), s. 21, andre spalte4. avsnitt

² Svar på flere skriftlige spm til Stortinget, bla Dokument 15:1211 (2018-2019)

³ Høringen s 5, pkt 1.3 kulepunkt 6, s. 14, 3. avsnitt kulepunkt 2

Tjenestestrukturen – konsekvenser for motorsykket

Den foreslåtte tjenestestrukturen reduserer antallet lokasjoner med mulighet for å ta førerkort i klasse A og A1 med 48%. Det er ingen andre tjenester som får tilsvarende reduksjon. I dag gis tilbud om førerprøve ved 54 lokasjoner, i forslaget fra Statens Vegvesen reduseres dette til 28, hvorav 7 skal gis som ambulerende tilbud. Reiseavstanden øker dels dramatisk for mange prøvetakere og for lette motorsykler vil dette i betydelig grad kunne gjelde unge førerkortkandidater.

Rekrutteringen av nye motorsyklister er viktig for å oppnå transporteffektivitet og miljømål, ikke minst ved et betydelig redusert arealbruk. Motorsykket er et svært effektivt transportmiddel både i Distrikts-Norge og i urbane strøk. Førerkort i kl AM oppnås uten praktisk førerprøve. Ved en så dramatisk reduksjon av tjenestesteder som kan gi førerprøve for kl A1, vil myndighetene stimulere til bruk av AM fremfor A1. Dette er ikke heldig for hverken trafikksikkerhetsforhold eller transportøkonomiske forhold.

Alle regioner rammes hardt ved de foreslåtte endringene, med unntak av det sentrale området rundt Oslo.

Særlig rammes Vest-, Midt- og Nord-Norge hardt av endringene for førerprøve til MC, hvor reisetiden øker dramatisk for svært mange prøvetakere. Men også i Telemark, Agder og Vestfold vil endringene være svært negative hva gjelder reisetid i forhold til antall førerprøver.

MCF foreslår at departementet sender saken tilbake til Statens Vegvesen og ber om at det opprettholdes mulighet for å gjennomføre praktisk førerprøve for MC i hele landet, slik at maksimal reiseavstand for 95% av befolkningen er 1,5 timer. Dette kan gjennomføres ved bruk av ambulerende team og i samarbeid med fylkeskommunene.

Digitalisering

Det er en fordel for brukerne at stadig flere tjenester kan ytes digitalt. Tilgjengeligheten øker, og tidsbruken reduseres. Det er likevel en mangel ved forslaget at det ikke er gitt en samlet oversikt over hvordan tilbudet til brukerne skal se ut når tilbudet er fulldigitalisert. Det henvises flere steder til fulldigitaliseringen, men ikke hva det rent faktisk innebærer på det enkelte tjenesteområdet.

Det vil være en fordel om en får gjennomført de forespeilede regelendringene som gir mulighet for å avregistrere kjøretøy i perioder, uten å måtte levere inn kjøretøyets kjennemerker. Det er særlig viktig for MC-brukere. Dette må kunne gjennomføres digitalt.

Kompenserende tiltak ved økt reiseavstand - samarbeid med kommunene og fylkeskommunene

Det er en mangel ved forslaget at det ikke er utredet hvordan oppgaver som i dag er tillagt Statens Vegvesen, og som krever personlig oppmøte (unntatt førerprøver), kan ivaretas av servicekontorene i kommunene. Det gjelder særlig oppgaver som krever sikker identifisering og bildetaking ved førerkortfornyelse, erstatning og innbytte. Dette er en oppgave som like enkelt kan utføres ved kommunesenteret som ved en trafikkstasjon.

Fylkeskommunen eier og driver størsteparten av den videregående opplæringen i landet. Det er en svært enkel sak å involvere fylkeskommunene i gjennomføringen av teoretisk prøve i alle førerkortklasser. De har tilgjengelig systemer og rutiner for gjennomføring av slike prøver.

Tilgjengeligheten for brukeren vil bli vesentlig forbedret og de samfunnsøkonomiske gevinstene av et slikt samarbeid fremstår som svært klare.

Som følge av regionreformen har regjeringen uttrykt ønske om at flere oppgaver kan løses av fylkeskommuner og kommuner, gjerne i samarbeid med statlige etater. Det er ikke gjennomført tilstrekkelig utredning av hvordan kommunene og fylkeskommunene kan bidra for å redusere ulempene ved færre tjenestesteder. Det er heller ikke tilstrekkelig i Statens Vegvesens tilbakemelding på hvilke oppgaver som kan privatiseres (januar 2019).

MCF foreslår at departementet sender saken tilbake til Statens Vegvesen og ber om at forslaget justeres slik at teoretisk førerprøve i alle klasser gjennomføres av fylkeskommunene ved de videregående skolene, samt at kommunene overtar Statens Vegvesens oppgave ved fornyelse, erstatning og innbytte av førerkort. Det bør også vurderes om kommunene kan overta den praktiske kundebehandlingen ved eierskifte/omregistrering som ikke kan gjøres digitalt.

Oppsummering

Forslaget fra Statens Vegvesen vil i stor grad redusere mulighetene publikum har for å ta førerkort i MC-klassene. Forslaget vil kunne føre flere unge fra A1 til AM, hvilket gir noe redusert trafiksikkerhet og negative konsekvenser transportøkonomisk. Reisetiden for å avlegge teoretisk og praktisk prøve for MC øker dramatisk over store deler av landet. Det er ikke lagt inn kompensierende tiltak i samsvar med føringene i mandatet, føringer fra Stortinget og informasjon gitt Stortinget av ansvarlig statsråd.

MCF er fornøyd med fortsatt fokus på digitalisering, men understreker at Statens Vegvesen er monopolist på førerprøver og det er en forutsetning for brukervennlighet at en kan avlegge førerprøver i nærheten av de stedene opplæring skjer i så stor grad som mulig.

MCF har merket seg at Statens Vegvesen foreslår noe flere tjenestesteder med mulighet for å avlegge praktisk førerprøve for MC. Forslaget fra Statens Vegvesen er likevel for lavt og det bør økes med om lag ti tjenestesteder for å oppnå nødvendig tilgjengelighet.

Med vennlig hilsen

Motorsykkelimportørenes forening

Steinar Sandbye

Leder



Statens vegvesen - Vegdirektoratet
P.b. 8142 Dep
0033 Oslo

Sendt elektronisk til firmapost@vegvesen.no

Høringsuttalelse på begrenset høring – forslag til ny tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur på TK-området

Det vises til utsendte høringsbrev med tilhørende notat vedrørende forslag til ny tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur på TK-området. Vi takker for muligheten til å komme med våre synspunkter.

Norges Automobil-Forbund (NAF) er en forbruker- og interesse-organisasjon som representerer i underkant av 500 000 medlemmer. Det er et overordnet mål for NAF å være en aktiv pådriver for utvikling av et transportsystem som tilfredsstiller enkeltindividets behov for mobilitet, og samtidig ivaretar fellesskapets krav til miljø og sikkerhet.

Statens vegvesen er gitt i oppdrag å videreføre arbeidet med modernisering av TK-området ved å utforme forslag til ny tjenesteleveransemodell og -struktur. Det er lagt til grunn at forslaget vil innebære en reduksjon i antall tjenestesteder, personell og omløslisering av tilbud. Forslaget skal hensynta de effektiviseringskrav som Statens vegvesen stilles overfor. Samtidig skal det opprettholdes et godt tjenestetilbud i hele landet for tjenester som krever oppmøte. Det skal gjennomføres kompensierende tiltak dersom ny tjenestestruktur innebærer vesentlige endringer i reisevei for publikum og det skal opprettholdes lokalt tjenestetilbud inntil avløsende tilbud er etablert. Statens Vegvesen har i involveringsmøtene vært tydelige på at kostnadene heller ikke skal overføres publikum.

For NAF synes det umulig å skulle innfri alle krav til oppdraget samtidig.

Slik vi ser det er Statens vegvesens forslag nå først og fremst basert på hvor store reduksjonene må være for å spare nok kostnader. Publikum anser allerede i dag tjenestestrukturen i deler av landet som for dårlig, og foreslåtte reduksjoner vil gjøre tilbudet dårligere flere steder. Vi savner at det settes minimumskriterier for blant annet tilgjengelighet, reisevei, og ventetid.

Kvaliteten på førerprøver avhenger av gode kompetansemiljøer, men mer utstrakt bruk av ambulerende team vil kunne ivareta både publikums behov for god tilgjengelighet og tjenesteyters kompetansemiljøer. Vi savner en beskrivelse

Medlem av:



Vår dato:
06.05.2019

Vår ref:
25/19 MF/KT

Deres dato:
12.04.2019

Deres ref:
18/257925



av hvor ofte ambulerende team skal frekventere stasjoner uten fast tjeneste slik at ventetid på prøver ikke skal bli unødvendig lang. Uten slik informasjon er det vanskelig å vurdere kvaliteten på tjenestestrukturen som er foreslått.

Færre tjenestesteder er en måte å løse økonomiske utfordringer på, men slik vi har forstått det er førerprøvene selvfinansiert. Vi savner en mer konkret analyse av de økonomiske og miljømessige konsekvensene for samfunnet av foreslåtte tjenestestruktur på førerprøver, mot å beholde en tilnærmet uendret tjenestestruktur gjennom endrede gebyrer. Det må tas med i vurderingen at en førerprøvekandidat, i tillegg til egen reise, må dekke kostnadene til trafikkskolens ansatte og leie av godkjent førerprøvevogn. Å frakte skolevogner til tjenestesteder med lang reisevei vil i stor grad belaste miljøet mer enn om bruk av ambulerende team kommer til publikum.

I tillegg burde førerprøveordningen og bestillingssystemet vurderes. Dagens individuelle bestillingssystem gjør at trafikkskolene ikke kan forhåndsbestille en sammenhengende førerprøvedag på en lokasjon i samme førerkortklasse.

Statens vegvesens forslag vurderer hvilke trafikkstasjoner som skal beholdes, flyttes eller legges ned. Det ser ikke ut for oss at det er gjort en grundig analyse av samlokalisering med andre offentlige tjenestesteder eller skoleverket. Dette gjelder særlig tjenester som rettighetsbevis og teoriprøver. For eksempel kan teoriprøver utføres på skoler, offentlige kontorer, politistasjoner ol.

I oppdragsbeskrivelsen fra Samferdselsdepartementet bes det om en særlig vurdering av hvilke oppgaver som helt eller delvis kan utføres av private aktører, herunder også vurdere hvordan en slik oppgaveoverføring eventuelt kan gjennomføres. Det skulle parallelt også utredes hvordan en slik overføring til private aktører vil påvirke den konkrete utformingen av ny tjenesteleveransemodell og -struktur. Dette er ikke med i denne begrensede høringen. NAF vil derfor følge opp forslagene etter oversendelsen til departementet 10. mai.

Vennlig hilsen

Morten Fransrud

Fagsjef NAF Trafikktraining

Kathinka Thilert

Rådgiver politikk





NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 6706 Etterstad
0609 OSLO
Firmapost@vegvesen.no

Deres ref: tk-reform@vegvesen.no

Vår ref: DN

Oslo, 6. mai 2019

NLF synspunkter på omorganisering av TK-området.

Vi viser til avholdte involveringsmøter og informasjon om Statens vegvesens (SVV) svar til Samferdselsdepartementet (SD) om ny tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur på TK-området.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) har gjennomgått dokumentet av 11. april og er generelt positive til de foreslåtte løsningene, men kravene til reduksjon i kostnadene må ikke gå på bekostning av rekruttering av yrkessjåfører. Vi har i våre synspunkter hatt fokus på hvilke påvirkninger de foreslåtte løsningene kan ha for tungbil og transportnæringen spesielt. For vår næring er det meget viktig at tjenestetilbudene ikke svekkes, derimot styrkes, og at endringene gir effektive løsninger med fokus på brukerne.

Generelt mener NLF at områdene trafikant og kjøretøy bør skilles. Trafikant-området har funksjoner som raskt kan utvikles til effektive, digitale løsninger, som ikke er avhengig av fysisk tilstedeværelse. De få områdene innen trafikant som krever fysisk oppmøte kan utføres ved andre offentlige kontorer som eksempelvis Politi eller NAV-kontorer der SVV selv ikke har kontorer. Dette for sikker identitetskontroll av kandidaten. For kjøretøyområdet er fysisk tilstedeværelse nødvendig, men forflytning av tunge kjøretøyer er tidkrevende, lite miljøvennlig og kostbart. Her mener NLF at mobile enheter i SVV er løsningen, spesielt i distriktene med lavere frekvenser i behovet av TK-tjenester

Førerkort og sjåførkort:

Utstedelse av nye førerkort utføres i samband med oppkjøring, se under.

NLF foreslår at ved fornyelse av førerkort for tungbil at legeattest kan oversendes via Altinn/Din Side (vegvesen.no) direkte fra legen. Kandidaten logger inn på samme, og laster opp foto og avgir nødvendig informasjon, og sender inn. SVV mottar dette for behandling, og utsteder nytt førerkort. Dette kan sendes offentlig myndighet (SVV, Politiet eller annen) for utlevering mot fremvisning av gyldig ID. Førerkortet for nasjonal kjøring sendes også kandidatens mobil og lastes ned i denne, ref. forslag fra SD.

Fornyelse av sjåførkort gjøres i dag digitalt på Din Side, mens ved erstatning av tapt/skadet sjåførkort må man møte opp på trafikkstasjonen med manuelt utfylt søknadsskjema, med påfølgende behandlingstid på opptil flere dager. Dette må løses digitalt da dette medfører tapt arbeidstid og manglende tilgjengelighet på sjåfør hos arbeidsgiver.

Førerprøver:

I dag må alle som skal ta førerkort for tungbil avlegge både teoretisk og praktisk prøve med fysisk oppmøte på trafikkstasjonen. Det er i dag 40 trafikkstasjoner som har dette, og skal nå reduseres til 21 på landsbasis. En slik reduksjon vil kunne medføre store konsekvenser for rekrutteringen av nye sjåførere til en bransje som har behov for over 1000 nye sjåførere i året. Videre har Norge i dag 11 landslinjer hvor det utdannes yrkessjåførere. Disse er spredt i alle landets fylker, unntatt Oslo, Akershus, Østfold, Troms og Innlandet øst (Oppland). Her utdannes mange på samme tid, og det er viktig for rekrutteringen at det er adgang til å ta førerkortet på stedet, samt at landslinjer for yrkessjåføreropplæringen etableres i de manglende områdene. NLF mener at landslinjene for yrkessjåførere må benyttes som tjenestesteder for førerprøver for tungbil der SVV i ny tjenestestruktur ikke er representert.

Praktiske prøver medfører unødvendig kostbar transport av lastebil/vognvogt til prøvestedet, med følge av kjørelærer.

NLF foreslår:

Teoriprøver der det ikke er trafikkstasjon:

- Sensor eller bemyndiget person møter opp på autorisert trafikkskole eller annet egnet lokale og gjennomfører oppsamlet teoriprøver for flere kandidater på samme dag (uavhengig av førerkortklasse).
- Yrkessjåførerskolene i Norge utdanner mange kandidater som skal ha førerkort for tungbil. NLF mener at teoriprøver bør utføres på skoler hvor kandidaten likevel er, samt at det er en koordinering mellom skolenes og trafikkstasjonenes lokaliseringer med tanke på enkel tilgjengelighet for kandidaten.
- Kurs for løyve, ADR, brøyting og Arbeid på vei må legges til autoriserte trafikkskoler eller Yrkessjåførerskoler, med oppmøte av sensor eller bemyndiget person ved prøver.
- Bevis for bestått kurs sendes via Altinn/Din Side. Ved ikke bestått prøve meldes dette via samme.
- Ved spesielle forhold tilknyttet kandidaten, tas dette opp med nærmeste trafikkstasjon.

Praktiske prøver:

- Sensor møter opp på nærmeste yrkes-/trafikkskole som har det aktuelle kjøretøyet, og prøven utføres derfra under forutsetning av at kjørestedet tilfredsstillende til kravene til kjøreruter. Der hvor det er få kandidater, samles disse opp til praktiske prøver med bestemte mellomrom, eksempelvis en dag hver annen uke. Dette vil være

kostnadseffektivt og samtidig bidra til at kjøreskolene kan drifte mer effektivt da instruktører ikke må være bisittende sjåfør på veg til/fra prøvestedet.

Nyutdannede sensorer benyttes i dag til annet arbeid ved trafikkstasjonene i lengre tid for å tilegne seg erfaring og kunnskap, før de settes opp som sensor. Dette er utfordrende dersom en sensor sier opp stillingen med 3 måneders oppsigelsestid, dette medfører 3 – 6 måneder hvor trafikkstasjonen er uten eller med redusert kapasitet for sensorer. NLF ber SVV se på regelverket og sikre at tilgang på sensorer styrkes og at økning i kapasitet ivaretas.

Det er i dag mangel på sensorer og sjåførlærere i hele landet, spesielt i Nord-Norge, og NLF er meget bekymret for at denne ressursmangelen vil medføre lav rekruttering av sjåførere til bransjen da kandidatene må reise lange veier for gjennomføring av prøver. NLF mener også det er meget viktig at tungbil-sensorer ivaretas som en viktig ressurs for å møte kommende rekrutteringsbehov. Videre at ambulerende sensorer får en god logistikk i sine oppdrag, og at dette utvikles som en viktig og attraktiv arbeidsplass. Slik ny tjenestestruktur er foreslått i Nord-Norge vil ikke dette bli tilfelle med de lange avstandene det er mellom tjenestestedene.

Ut i fra signaler i bransjen er det registrert en uro blant tungbil-sensorer ved SVV om at de vil kunne bli omfattet av en ambulerende virksomhet. NLF mener det ikke er nødvendig at teoriprøver skal overvåkes av sensor, men kan gjøres av annen bemyndiget person i kandidatens nærmiljø. Dette vil frigjøre flere sensorer til praktiske prøver.

Videre må EU-direktiver på dette området gjennomgås for å se på muligheter for endringer tilpasset Norges geografiske utfordringer med lange avstander.

Kjøretøyregistrering:

Alle nye biler og hengere over 3500 kg registreres i dag ved enkeltgodkjenning. Dette utføres ved at fabrikant eller leverandør sender inn all dokumentasjon digitalt til SVV. Når dokumentasjon er godkjent, kan kjøretøy fremstilles for kontroll i hall hos det stedlige trafikktilsyn. Denne kontrollen er i praksis meget rask og enkel, mens det er etterarbeidet i Autosys som er tidkrevende. Dette gjør at behovet for høyt utstyrte kontrollhaller er lite.

NLF foreslår:

- All kontroll av nye, tunge, kjøretøyer utføres av SVVs mobile enheter som møter opp hos leverende forhandler til avtalte tider. Med dette unngår man unødvendig transport av tungt utstyr og det vil ikke være behov for hallfasiliteter i SVVs egen regi. SVVs mobile enheter kan utstyres med nødvendig utstyr.
- Nye spesialkjørtøyer som ikke har tilknytning til forhandlere, fremstilles i nærmeste SVV kontrollhall etter avtale. (her kan også sambrukshallene langs vei benyttes).
- Opp- og nedregistrering av kjøretøyer fremstilles som for spesialkjørtøyer.
- ADR-kontroll av nye kjøretøyer utføres i samband med registrering som over. Derimot mener NLF at årlig kontroll delegeres til lastebilforhandlere som er godkjente PKK—verksteder. Tilgangen for dette på trafikkstasjoner slik SVV foreslår, vil medføre meget

stor belastning for transportørene med lang reisevei til kontrollstedet. Dette er et problem også med dagens løsning.

Hallkontroll av tunge kjøretøyer:

Mange haller ved trafikkstasjoner og sambruksstasjonene står i dag ubenyttede i lengre tider.

Innspill fra NLF-regioner og adm.:

- Etterkontroll av mangel gitt ved utekontroll delegeres i sin helhet til PKK-verkstedene.
- Kontrollhallene ved sambruksstasjonene langs vei tas i bruk for etterkontroller, samt ved registrering av spesialkjøretøyer ombygget i privat regi, og opp- nedregistrering.
- Det etableres flere haller ved utekontrollstasjonene (rimeligere bygg med enklere fasiliteter enn ved trafikkstasjonene). Større trafikkstasjoner kan nedlegges.

Utekontroll:

Utekontrollørene er i dag tilknyttet trafikkstasjonene og ikke utekontrollstasjonene (vekt-). Utekontrollørene er ofte de samme som utfører kontroll av nye kjøretøy, og i opplegget nevnt over om dette, bør dette være mobile enheter.

Innspill fra NLF-regioner og adm.:

- Kontrollører som benyttes til nyregistreringer og utekontroll er mobile enheter innenfor et geografisk definert område, men kan flyttes til andre områder ved behov.
- Der et kjøretøy blir stoppet ved en utekontroll uten hall, og det er behov for nærmere gjennomgang kan kjøretøyet tas til nærmeste lastebilverksted, eller til nærmeste utekontrollhall. Ved bruk av lastebilverksteder etableres det særskilte avtaler som regulerer dette.

Geografiske utfordringer:

Vi har mottatt informasjon om en del geografiske utfordringer som er viktig å ha med seg i kommende omorganisering av TK-området:

For Nord-Norge er det foreslått for tungbil å være kun 2 steder med fast bemanning og kontorsted, Fauske og Finnsnes. Dette vil være kritisk dersom dette blir de eneste lokasjoner for tungbil-sensorer. Det bli store utfordringer for disse med meget lange reisestrekninger, eksempelvis Finnsnes-Kirkenes med 172 mil t/r. Her må Storslett, Alta og Kirkenes bestå som faste lokasjoner for førerprøver for tungbil.

Haugesund er foreslått nedlagt for tungbil. Dette mener NLF er meget uheldig for rekrutteringen i området da det vil innebære omfattende og kostbar reise til Stord eller Stavanger. Nord-Hordaland er også base for mye gasstransport, som også krever ADR-kontroll, men dersom denne legges til PKK-verksteder er dette løst.

Forslaget omfatter nedleggelse og overflytting av førerprøver fra Arendal til ny stasjon i Kristiansand, dette til tross for at Arendal gjennomfører flest prøver i dag. Videre at Forsvaret

vil legge ned sin tungbil-opplæring i Kristiansand, noe som vil medføre 50-60 færre førerprøver i Kristiansand.

Avslutningsvis finner vi det underlig at SVV i sitt forslag ikke har tatt høyde for fremtidig utvikling av TK-området med tanke på øket kapasitetsbehov. Det er viktig at det tilrettelegges for dette, spesielt innenfor tungbil da dette vil være avgjørende for et velfungerende næringsliv.

Brevet sendes kun elektronisk.

Vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo
Adm. dir.



Dag Nordvik
Fagsjef teknikk

Til: Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Boks 6706 Etterstad
0609 OSLO

26.04.2019

Fra: Norsk Motorcykel Union (NMCU)
Ref. Frode Asphaug-Moe
Postboks 351
1502 MOSS

Deres referanse: 18/257925

Innspill angående forslag til tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur på TK-området.

Norsk Motorcykel Union (NMCU) har med interesse studert den begrensede høringen om ny tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur på TK-området, og bidrar gjerne med synspunkt for å oppnå en mest mulig hensiktsmessig modell for våre interessenter.

Fakta:

Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen (SVV) i oppdrag å utarbeide en omstillingsplan, der intensjonen er å gi et godt tjenestetilbud, samtidig med økonomiske besparelser. NMCU har i forbindelse med Samarbeidsavtale om trafikksikkerhet, senest revidert 16.10.2018, hatt god dialog med SVV i trafikksikkerhetsarbeid rettet mot motoriserte tohjulinger. I det begrensede høringsnotatet fremmes det forslag til en rekke innsparingstiltak.

NMCU ønsker å komme med innspill til følgende tema:

- 1) MC-forhandleres mulighet til selv å førstegangsregistrere motorsykler.
- 2) At brukere selv kan benytte nettbaserte tjenester for å omregistrere motorsykler.
- 3) Private aktører knyttet til kurs for økt kjørekompetanse.
- 4) Private aktører knyttet til avvikling av førerprøver.
- 5) Reduksjon i antall kontrollhaller ved trafikkstasjoner.
- 6) Reduksjon i antall lokasjoner for førerprøve til motorsykel.

Når det gjelder *punkt 1 og 2*, har disse nettbaserte løsningene allerede vært praktisert over en viss tid. NMCU ser en klar forenkling og økonomisk gevinst for så vel brukere som tilbyder av nevnte tjenester, og anbefaler en videreføring av disse.

Punkt 3 – private aktører knyttet til kurs for økt kjørekompentanse:

I Norge investerer MC-førere årlig store summer i personlig sikkerhetsutstyr, og også i kjørekurs for å vedlikeholde/forbedre førerferdighetene. Førerutviklingskurs blir allerede i dag tilbudt og gjennomført av private aktører, og det er jevnt over god deltakelse på denne type kurs. NMCU stiller seg positiv til at private aktører fortsetter det gode og viktige arbeidet med å avholde kurs for å øke kjørekompentansen og trafikksikkerheten for motorsyklister.

Punkt 4 – private aktører knyttet til avvikling av førerprøver:

NMCU har ingen uttalt preferanse om at utøveren av tjenester bør være i offentlig eller privat regi, men drøfter hvordan ulike tiltak vil påvirke kunden/brukeren. I dette tilfellet er kunden/brukeren dem som skal avlegge førerprøve for motorsykkel (klasse A, A1 og A2). NMCU ivaretar interessen for førerkortkandidater til motorsykkel, og drøfting ved sekretariatet har avstedkommet følgende betraktninger:

Å tillate private aktører rollen som sensor ved praktisk førerprøve (og da i praksis utsteder av et offentlig dokument), ser vi det isolert sett som positivt hvis det kan bidra til økt tilgjengelig for førerkortkandidater i tilfelle SVVs tilbud blir dramatisk redusert. Imidlertid ser NMCU flere betenkelige aspekter ved helt eller delvis å privatisere sensorordningen.

Trafikkskoler skal være statsautoriserte, og er underlagt strenge krav for å kunne utøve en faglig forsvarlig opplæring. De aller fleste trafikkskoler oppfyller kravene til punkt og prikke, men det har fra tid til annen blitt avdekket avvik og omgørelser av de lovpålagte kravene. Følgelig har tidvis sjåfører uten tilstrekkelige kjøreferdigheter blitt å finne i trafikkbildet, med de farer det medfører for dem selv og uskyldige tredjeparter. Som pådriver for trafikksikkerhet, vil NMCU for enhver pris unngå den slags sikkerhetsrisiko. Medarbeidere ved trafikkskoler er kjent for å sette sin integritet og sitt faglige nivå høyt, og det er prisverdig. Imidlertid kan integriteten komme i konflikt med økonomiske og konkurransemessige forhold.

Når et offentlig forvaltnings- og bevillingsorgan som SVV tilbyr tjenesten, er det ikke noen krav om profitt på tjenesten, noe private tilbydere – naturlig nok – vil og må ta høyde for. NMCU er redd for at en profittbasert tjeneste vil øke kostnaden til førerkortkandidaten. Det kan også avstedkomme risiko for at kandidater som har tilstrekkelige ferdigheter, faktisk blir pålagt å betale for flere kjøretimer enn strengt tatt nødvendig. Innen samfunnsøkonomisk politisk teori framstår dette som et klassisk eksempel på det som kalles prinsippal-agent-problemet.

Denne problematikken kan også gi seg utslag i motsatt retning: I dag blir det ført statistikk over strykprosenten ved de ulike trafikkskoler. NMCU ser for seg et scenario der – i verste fall – kandidater uten tilstrekkelig kjøreferdighet likevel får grønt lys for å ferdes på egenhånd i trafikken. Dette som en følge av at høy strykprosent ved en trafikkskole medfører redusert omdømme. I trafikksikkerhetens navn ønsker NMCU ikke å gi noen som helst åpning for slike utilsiktede og uønskede konsekvenser, hvor lite sannsynlig scenarioet enn måtte være. Videre må det minnes om at utstedelse av førerrett for motorkjøretøy er en bevillingssak, og at førerkortet er et offentlig dokument. Før det settes i verk noen ordninger med private utstedelser av offentlige dokumenter, må dette vurderes grundig juridisk. Det inkluderer

juridisk vurdering om hvorvidt et førerkort utstedt av private, faktisk vil være et gyldig dokument i andre land, inkludert land utenfor EU/EØS.

Punkt 5 – Reduksjon i antall kontrollhaller

I utgangspunktet frekventerer neppe NMCUs medlemsmasse kontrollhallene hyppig i forbindelse med besiktigelse av motorsykkel. Likevel vil MC-eiere fra tid til annen ha behov for tjenesten ved en kontrollhall, for eksempel i forbindelse med om- og oppbygging eller godkjenning av tilhengerfeste.

NMCU skulle gjerne sett at dagens kontrollhaller får bestå, og med det sikre at all lokal kompetanse en rekke dyktige medarbeidere innehar, fortsatt kommer brukeren til gode. SVVs spisskompetanse – som er opparbeidet gjennom mange år – innen teknisk kontroll er også en ressurs i forbindelse med ambulerende kontroller langs vegene i vårt langstrakte land. NMCU ser for seg en ordning der det frigjøres tid og ressurser for at fagpersoner – ved behov – kan besiktige motorsykler der ressursene måtte befinne seg. En slik fleksibel ordning fordrer smidighet fra så vel kunde som tilbyder, men kan ved godt samarbeid være et rimelig og ikke altfor redusert alternativ til stasjonære kontrollhaller.

Punkt 6 – Reduksjon i antall lokasjoner for førerprøve til motorsykkel:

I tabellen som er vedlagt forslag til tjenesteleveransemodell og -struktur, framkommer det at det er lagt opp til at steder som skal tilby førerprøver for MC vil reduseres fra 54 til 28, noe som er nær en halvering i forhold til dagens tilbud.

NMCU anser at tilrettelegging for å avvikle førerprøve for MC er et offentlig tjenestetilbud som bør være mest mulig universell for brukeren, uavhengig av bosted. I *Forslag til ny tjenestemodell og tjenestestruktur på TK-området*, datert 11. april 2019, beskrives én av utfordringene til oppdraget fra Samferdselsdepartementet dette: «Opprettholde et godt tjenestetilbud i hele landet for tjenester som krever fysisk oppmøte [...]» (s. 2). Det heter også at «Områdegjennomgangen foreslår vesentlige kutt i antall tjenestesteder» (ibid). Under «Forslag til tjenestestruktur, føringer for arbeidet» står det i kulepunkt 1 og 3: «Redusere antall tjenestesteder og personell samt omlokalisere tilbud» og «Opprettholde godt tjenestetilbud i hele landet for oppmøtetjenester» (s. 4).

NMCU vil påpeke at «redusere antall tjenestesteder [...]» og «opprettholde godt tjenestetilbud i hele landet [...]» kommer i så kraftig motsetningsforhold at det ikke vil være gjennomførbart.

I forslaget av 11.4.2019 legges det opp til at det ved praktisk førerprøve skal være *likebehandling* og *tilgjengelighet* (s. 5). Med premiss om at SVV skal tilby likebehandling og tilgjengelighet, står dette i grell kontrast til forslag om nær en halvering av tjenestetilbudet for førerkortkandidater på motorsykkel.

En gjennomgang av hvor det blir foreslått å opprettholde førerprøve for motorsykkel, viser at dette vil føre til at det nord for Steinkjer kun vil være fem – 5 – steder der praktisk førerprøve for MC kan avlegges. For å minne om hvor store avstander det er nord i landet, kan det opplyses at ifølge Gulesider er avstanden mellom Steinkjer og Kirkenes nær 1800 kilometer, med en estimert reisetid på 27 timer – uten medregnede pauser.



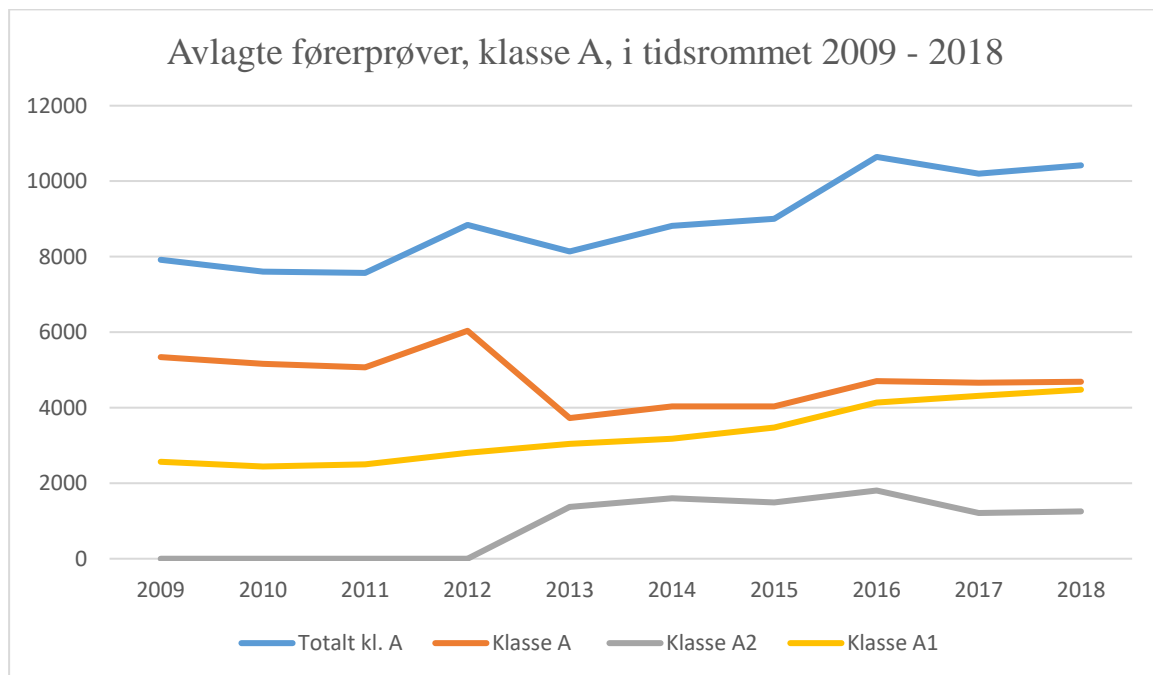
Fem lokasjoner for førerprøve langs 1800 kilometer gir ikke likebehandling. (Skjermdump: Gulesider)

Når det gjelder premissen om *likebehandling* og *tilgjengelighet*, tillater NMCU å ytre følgende betenkeligheter:

- Kandidater som avlegger førerprøve et annet sted enn de til vanlig har kjørt, vil møte et ukjent trafikkbilde, og følgelig stille svakere enn andre kandidater
- Kandidater som får lang reiseveg kan være slitne allerede før de avlegger prøven, og på den måten stille med svakere odds for å bestå den praktiske førerprøven
- I rurale områder vil gjennomføring av førerprøve medføre betydelig høyere utgifter enn i urbane strøk. Det vil i enkelte regioner være snakk om mange timers reise, og i noen tilfeller kunne inkludere flyreise og/eller hotellovernatting. Tapte arbeidsfortjeneste for MC-kandidaten må da gjerne også påregnes
- I områder på Østlandet, med tettere befolkning, legger forslaget opp til en så omfattende reduksjon i tjenestetilbudet at det kan føre til uforholdsmessig stort press der førerprøver fortsatt kan avlegges
- Det framstår som sløsing med ressurser og skattebetalernes penger dersom sensorers viktige og dyrebare kompetanse bindes opp av reisetid til og fra førerprøver
- Sensorenes tidsbruk til reising kan i sin tur gi enda større knapphet på spisskompetansen disse innehar
- En utilitaristisk tilnærming til modellen med betydelig færre lokasjoner for praktiske førerprøver, der disse har stor geografisk avstand, vil kunne vise at nytteverdien av innsparingene ikke kan forsvares, med tanke på de uforholdsmessig store ulempene omkring 7000 førerprøvekandidater årlig må vederfares

Videre kan det påpekes at trend i tiden viser at markedet for å avlegge førerprøve i klasse A er stigende. Ifølge tall fra Autoriserte Trafikklæreres Landsforbund (ATL) har etterspørselen etter nyervervelse av MC-førerprøve de siste ti årene vært stigende, og i fjor ble det avlagt 32 prosent flere MC-førerprøver enn tilfellet var ti år tidligere. SVV må følgelig være forberedt

på fortsatt stor etterspørsel etter MC-førerkort, og bør derfor stille rustet til å møte behovene markedet faktisk etterspør.



I 2018 var det 32 prosent flere avlagte førerprøver enn i 2009. (Kilde: ATL)

NMCU påpeker at sparekniven også tidligere har vært benyttet for å redusere nettopp TK-området. I en tidligere høringsuttalelse fra SVV framkommer det at SVV også i 2004 og 2005 gjennomførte endringer innen TK-området, med effektivisering som begrunnelse. Allerede da ble en rekke trafikkstasjoner lagt ned, uten at disse tiltakene per dags dato er reversert. (Referanse: 2006/39063). NMCU minner om at endringene innen TK-området i 2004 – 2005 betydde at smertegrensen allerede den gang var nådd, hva *likebehandling* og *tilgjengelighet* angår. Om bare deler av de nåværende forslagene til ny modell for TK-området blir gjennomført, vil smertegrensen passeres.

Vi tillater oss å ytre at metaforen om at det er forskjell på å barbere seg og å skjære av seg hele hodet, er treffende i denne sammenheng.

NMCUs forslag til løsning:

I *Forslag til tjenesteleveransemodell [...]* framgår det en modell der også lokasjoner for avleggelse av førerprøve for bil blir redusert, fra dagens 75 til 57 ved utgangen av 2024. For å oppfylle premisen om *likebehandling* og *tilgjengelighet*, mener NMCU at førerprøve for motorsykkel bør kunne avlegges samtlige steder førerprøve for bil kan avlegges. NMCU tar derfor til orde for å øke antall lokasjoner for MC-førerprøve, fra dagens 54 til 57 ved utgangen av 2024.

NMCU er innforstått med at det i høringsnotatet *Ny tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur på TK-området* blir poengtert at det er noen spesielle hensyn som må tas i

forbindelse med MC-førerprøver (punkt 2.1.1., s. 10). NMCU vil ikke uten videre bifalle vurderingen om at «for å effektivisere tjenesten må den levers på færre steder enn i dag». Ved at SVV de ulike stedene går i dialog med NCMU, trafikkskoler og andre lokalkjente ressurser, bør det uten nevneverdig kostnad kunne tilrettelegges for førerprøve for MC alle steder der førerprøve for bil kan avlegges.

NMCU argumenterer for å øke tilbudet om førerprøver for klasse A, A1 og A2 ved å minne om at bruk av motorisert tohjuling er hensiktsmessig hvor enn i landet det er. I byer bidrar bruk av MC til redusert trafikkork, at det blir frigjort parkeringsplasser, samt økonomisk og miljømessig besparelse i form av mindre vegslitasje og forurensning fra eksos og svevestøv. NMCU tillater seg å minne om Regjeringens målsetting om å «Legge bedre til rette for motorsykkel som et miljøvennlig og arealeffektivt transportalternativ [...]» (s. 97 i *Politisk plattform for en regjering utgått av Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti*). Nevnte regjeringsplattform er signert så sent som 17. januar inneværende år, og NMCU setter sin lit til at Regjeringen både ønsker og evner å stå inne for eksplisitt uttalte mål.

Konklusjon:

NMCU er positiv til å videreføre nettbaserte tjenester som førstegangsregistrering og omregistrering.

NMCU ser en mulighet i at kjøretøy kan besiktiges uten å benytte en fysisk kontrollhall. Besiktigelse kan avtales lagt til steder der SVV måtte ha utekontroller langs vegnettet. NMCU har problemer med å se at en omfattende reduksjon av lokasjoner for førerprøve til motorsykkel harmonerer med den tjenesteplikt og samfunnsansvar SVV ideelt sett bør representere.

NMCU har store betenkeligheter med å privatisere sensortjenesten ved førerprøve. Det begrunnes med at tjenesten kan bli dyrere for kunden. Videre ser NMCU at trafikkskoler ved flere tilfeller kan komme i interesse- og habilitetsproblem som ingen parter er tjent med.

NMCU vil på det sterkeste fraråde å redusere lokasjoner der førerprøve for MC kan avlegges, men anbefaler som nevnt over at MC-førerprøve skal kunne avlegges samtlige steder der det er tilbud om førerprøve for bil. På den måten blir SVVs oppdrag fra Samferdselsdepartementet – om å tilby *likebehandling* og *tilgjengelighet* – innfridd.

Vennlig hilsen
Norsk Motorcykel Union (NMCU)

Frode Asphaug-Moe

Norges bilbransjeforbund (NBF)

NBF viser til at høringen legger til grunn dagens volum på tjenester, uten at det er tatt hensyn til befolkningsvekst. Dette kan være et kritisk punkt i forhold til kapasitet, særlig i byområder med økende befolkning.

Varetransport på vei vil ifølge NTP øke betydelig, med økende tungbiltransport og sannsynlig økt salg av tunge kjøretøyer. Hvis dagens løsning med kontroll i hall skal beholdes, må kapasiteten for registrering av disse kjøretøyene økes. Alternativt kan kontroll av kjøretøyet overlates til bransjen, med opprettholdelse av sentralisert dokumentkontroll. Økt tungtransport tilsier videre at kapasitet på kontroll langs vei må økes.

NBF poengterer videre at fremtidig tilsynsvirksomhet må opprettholdes på minst samme nivå som tidligere.

For så vidt gjelder privatisering, skriver NBF at de og bransjen stiller seg til disposisjon for privatisering som deres bransje kan ivareta. Som eksempel nevnes ADR-kontroll av tyngre kjøretøy. Dette vil spare kundene for å kjøre til aktuell trafikkstasjon.

NBF viser til at privatisering av tjenester kan føre til behov for nye reguleringer og forskrifter, og dermed behov for ytterligere ressurser til tilsyn. De mener derfor at nye privatiseringsløsninger i størst mulig grad bør skje innenfor gjeldende regelverk, slik at eksisterende ressurser allerede ivaretar tilsyn.

NBF påpeker at selv om det totale tjenestetilbudet i hver region er det viktigste, må det også ses hen til de lokale tilbudene. Selv om tilbudet totalt sett er akseptabelt i en region, kan det være lokale områder med for dårlig tjenestetilbud. Foreningen legger til grunn at SVVs vurderinger rundt tjenestetilbudet er i akseptabel balanse med bilbransjens behov, både regionalt og lokalt.

Foreningen registrerer at det i høringen anføres at leveringstid, kvalitet og likebehandling er viktigere enn reisetid/reisevei for profesjonelle brukere. NBF opplyser at de ikke har foretatt undersøkelser som kan bekrefte eller avkrefte at dette er en generell oppfatning i bilbransjen.

Ombygde biler, i hovedsak til bevegelseshemmede og til utrykningsformål, er avhengig av enkeltgodkjenning. NBF forutsetter at det ikke blir urimelig kjøreavstand eller redusert kapasitet til kontroll og enkeltgodkjenning av denne typen kjøretøy.

Kommentar til «Forslag om ny tjenestestruktur på TK-området»

Norgestaxiforbund (NT) har medlemmer over hele Norge og er opptatt av effektive og ikke kostnadsdrivende rutiner for disse. Selv om de fleste løyver er konsentrert i større byer, så er mange av våre medlemmer lokalisert i områder hvor det er lange avstander og hvor taxitilbudet er sårbart for stopp i driften. Det kan få store konsekvenser for både publikum og taxibedriften, med lengre driftsstans. Vi er derfor opptatt av nærhet til de lovpålagte offentlige tjenester.

Våre kommentarer kan sees i lys av dagens regelverk for taxidrift. Imidlertid vil våre kommentarer bli like så viktig sett i lys av de endringer som er varslet i Prop. 70 L «Endringer i yrkestransportlova (opphøring av behovsprøvingen for drosje mv.)»

Ut fra høringsforslaget vil trekke ut tre emner som er viktig for vår bransje:

1. Utstedelse og fornying av førerkort, sjåførkort og yrkessjåførkompetansebevis
2. Godkjenning ved ombygging av kjøretøy
3. Eksamen for løyvekurs og det kommende sjåførkurs

1 Utstedelse og fornying av førerkort, sjåførkort og yrkessjåførkompetansebevis

De fleste av våre medlemmer må i dag fornye sitt førerkort hvert femte år. I enkelte områder av landet må man bruke en hel dag på å få gjort dette. Vi mener denne tjenesten bør kunne digitaliseres. For eksempel med Bank-ID og Altinn portalen. Utstedelse og fornying vil dermed kunne gjennomføres uten noen form for driftsstans.

2 Godkjenning ved ombygging av kjøretøy

Det vil ved framtidig lovendring, bli en mer uforutsigbar drift og flere av våre medlemmer vil måtte bygge om sine biler i forbindelse med spesialtilpassede løsninger for å tilfredsstille transport av syke, uføre og barn. At godkjenning av denne type endringer gjøres mest mulig tilgjengelig er derfor viktig for oss. Vi er derfor positive til at utekontrollstasjonene er tenkt som «sambrukstasjoner». Gjennom en utbygging av denne type kontrollstasjoner vil dette lette tilgang for våre medlemmer.

3 Eksamen for løyvekurs og det kommende sjåførkurs

I tillegg til SVV sine trafikkstasjoner stiller NT seg positiv til at teoretiske prøver skal legges nær kollektivknutepunkter. Imidlertid mener vi at de kursteder som i dag utfører utdanning og etterutdanning etter, *Forskrift om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåførere (yrkessjåførerskriften)*, også får anledning til å avholde de lovpålagte prøver for førerkort, løyve og taxisjåførprøven som kommer i 2020.

Med vennlig hilsen,

Petter Karlsen
Norges Taxiforbund.





NORSK TRANSPORTARBEIDERFORBUND
FAGFORBUNDET FOR TRANSPORT OG LOGISTIKK

Vegdirektoratet

Dato: 29.04.2019

P.b. 8142 Dep
0033 OSLO

Deres ref.:

Vår ref.: 2019/00258/DES/GK

Høringssvar - Forslag til tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur på TK-området - begrenset høring

Vi viser til mottatte høring og har følgende kommentarer og innspill.

Våre kommentarer og innspill er gitt ut fra vurderinger som i hovedsak er knyttet til tyngere kjøretøy, yrkesopplæring, samt kontrollvirksomhet rettet mot denne gruppen.

Vi tar ikke stilling til konkrete forslag som gjelder endring/nedlegging av angitte kontorer/kontrollstasjoner, men vi velger å komme med en generell vurdering ut fra det vi mener er viktig for tungbilbransjen som helhet.

Norsk Transportarbeiderforbund har i en årrekke hatt et nært og godt samarbeid med Statens Vegvesen innen mange fagområder. Selv om vi i enkeltsaker kan ha ulike syn og prioriteringer, setter vi stor pris på den fagkunnskap etaten sitter inne med og som de deler med andre aktører i bransjen.

Vi har derfor i den senere tid sett med bekymring på at stadig flere av etatens oppgaver enten blir privatisert eller overført til andre statlige nivå som en følge av politiske beslutninger.

Dette vil etter vårt syn tappe etaten for viktig kunnskap, føre til usikkerhet rundt arbeidsplasser og lokalisering, samt gjøre det vanskeligere for brukerorganisasjoner som oss og få en regelmessig, god og helhetlig kontakt med etaten og dens fagområder.

Til forslaget.

Et gjennomgående krav er at tjenestene skal effektiviseres, samtidig som kompetanse skal ivaretas. Slik vi leser dette så innebærer det etter vårt syn at en endrer og eller flytter stillinger for mer enn 1600 ansatte.

Vi kan ikke se at dette på noen måte er forenlig med god ivaretagelse av de ansatte og deres kompetanse på et trygt og forsvarlig grunnlag.



Vi konstaterer videre at forslaget om ny struktur innebærer en reduksjon av antallet tjenestesteder for Hallkontroller med 32 prosent for tunge kjøretøy.

Likeledes foreslås antall tjenestesteder for Førerprøver tunge kjøretøy (FP) redusert med 43 prosent.

I høringsnotatet presiseres det riktignok at man ikke reduserer antallet kontrollsteder, men at mannskapene får færre stasjoneringsteder.

Dersom dette er riktig fortolket av oss, vil det uansett måtte bety at mannskapet må bruke mer tid på reising ut til de aktuelle kontrollstedene. Dette vil etter vår vurdering i så fall kunne gå utover den tiden man har til disposisjon for ren kontrollvirksomhet, samt at dette vil medføre en ekstra belastning på de ansatte.

Det er sikkert mulig å effektivisere deler av vegvesenets tjenestetilbud f.eks. med bruk av digitale verktøy og ambulerende virksomhet. Dette har vi ikke detaljert kunnskap om, men vi vet jo erfaringsmessig at både førstegangsregistrering av kjøretøy, produksjon av førerkort og PKK fungerer tilfredsstillende.

Vi vil uansett peke på teknisk at hallkontroll, kontroll av kjøre- og hviletid, samt teoretisk og praktisk førerprøver for tunge kjøretøy, er eksempler på oppgaver vi mener ikke er egnet for privatiseringsløsninger.

Det at vegvesenet har helhetlig sensor ansvar i forhold til førerkortdelen, samt ressurser til å drive tilstrekkelig kontrollvirksomhet ute på veg og inne i transportbedrifter, er etter vår mening særdeles viktig sett ut fra et trafiksikkerhetsmessig perspektiv.

Våre medlemmer og samfunnet for øvrig må ha nødvendig tillit til at de som vurderer en kandidat til førerprøven, de som kontrollerer ute på veg, samt kjøre- og hviletid i bedrift, har den tilliten og autoritet som er nødvendig og tilstrekkelig for å løse oppdraget. Denne tilliten og autoriteten kan etter vår syn ikke overføres til private aktører, som da eventuelt skal opptre på vegne av offentlige myndigheter.

Den oppsplitting og omorganisering som vi nå ser skjer i Statens vegvesen, vil etter vår vurdering gi følgende resultat.

- Tap av, og oppsplitting av viktig kompetanse
- Uro og usikkerhet blant ansatte
- Dårligere tjenestetilbud til brukere
- Svekkelse av kontrollvirksomheten

Dette må da særlig sees i sammenheng med en antatt sterk økning av godstransport på veg. Konsekvensene kan etter vårt syn således bli enda større sett i et langsiktig perspektiv.



NORSK TRANSPORTARBEIDERFORBUND
FAGFORBUNDET FOR TRANSPORT OG LOGISTIKK

Vi minner i den sammenheng om situasjonen sist vinter, da et stort antall kontrollører måtte "beordres" til å utføre tjeneste andre steder i landet enn der de i utgangspunktet var stasjonert.

Statens Vegvesen trenger etter vårt syn flere ansatte og styrking av kompetanse.

Forslagene som omstrukturering og endret tjenesteleveransemodell, vil slik vi ser det bare føre til det motsatte og en ytterligere uheldig privatiseringsløsning av en klart definert offentlig oppgave.

For øvrig vil vi henvise til Forbundet for Ledelse og Teknikk (FLT) sitt høringsinnspill i saken.

Vi føler oss trygge på at de vil kunne gi en langt bedre og mer detaljert fremstilling av de utfordringer som er knyttet til ny tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur, jfr. denne høringen, da de i motsetning til oss organiserer ansatte i Statens Vegvesen.

Med hilsen

Norsk Transportarbeiderforbund

Dag-Einar Sivertsen

Geir Kvam



Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 6706 Etterstad
0609 Oslo
firmapost@vegvesen.no
tk-reform@vegvesen.no

Deres referanse: 18/257925

Forslag til tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur på TK-området - begrenset høring

Trafikkforum vil med dette takke for å ha fått lov til å ta del i prosessen med tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur, og vil med dette svare på den begrensede høringen på forslag til tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur på trafikant- og kjøretøyområdet i Statens vegvesen.

Sammendrag

Trafikkforums tilnærming til organisering av Statens vegvesen er i hovedsak knyttet til førerprøver og andre førerkortrettede tjenester. Om Statens vegvesens tjenestetilbud i fremtiden blir ivaretatt av en tradisjonell trafikkstasjon, et såkalt servicekontor eller som førerprøvesteder i kombinasjon med nettbaserte tjenester, er slik vi ser det av mindre betydning for trafikkskoler, trafikklærere og elever. Tilgangen til førerprøvesteder er derimot av avgjørende betydning, og Trafikkforum er derfor i første rekke opptatt av at førerprøvestedene blir opprettholdt for samtlige førerkortklasser. I tråd med økt fleksibilitet som følge av økt bruk av nettbaserte tjenester burde det etter



vårt syn heller være naturlig å øke antall førerprøvesteder enn å redusere antallet, siden behovet for skranketjenester i forbindelse med praktisk prøve faller bort. Dette kan da åpne for økende og utstrakt bruk av ambulerende førerprøvesensorer.

Innholdet i førerprøven og førerprøvens mulighet til å teste kandidatens adferd i realistiske og relevante situasjoner taler også for å opprettholde et desentralisert tjenestetilbud i kombinasjon med ambulerende førerprøver og nettbaserte skranketejenester.

Trafikkforum erkjenner at mangelfulle styringslinjer kan være en årsak til lang ventetid ved enkelte trafikkstasjoner, og vil derfor i utgangspunktet støtte en omorganisering av Statens vegvesen som fjerner den autonome styringsinnretningen på regionnivå.

Trafikkforum er derfor positive til at regionmodellen erstattes av en modell med direkte styring fra relevant fagavdeling i vegdirektoratet.

På bakgrunn av dette støtter Trafikkforum i hovedsak det foreliggende forslaget til tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur på trafikant- og kjøretøyområdet i Statens vegvesen. Vi vil likevel be om at antall førerprøvesteder ved hjelp av ambulerende førerprøvesensorer og nettbaserte skrankeløsninger blir opprettholdt i større grad enn det som er foreslått.

Begrunnelse

En så omfattende endring i tjenestestrukturen som nå er igangsatt av samferdselsdepartementet bør være begrunnet i økt tilgjengelighet og økt fleksibilitet. Ventetid på førerprøver er i den sammenheng et godt eksempel på at det finnes betydelig forbedringspotensial i måten regionene har besvart samfunnsoppdraget på. Vegdirektoratet har slik vi ser det lagt ned en betydelig innsats i å fornye Statens vegvesen og bli mer fleksibel og



kundevennlig. Vegdirektoratet har på dette området gjort en god jobb, men siden for mye myndighet har ligget til regionene, har det i mange regioner utviklet seg en ukultur som har hatt motvilje både til endringer og til retningslinjer fra vegdirektoratet. Mange steder har også regionene endret seg til det bedre, men andre steder har man hengt etter i en foreldet struktur. Regionene har i for liten grad tatt hensyn til retningslinjer fra vegdirektoratet, noe som har ført til dårlig ressursutnyttelse.

Fremtidig struktur (Hierarki)

Det er på bakgrunn av dette ikke vanskelig å forstå at det er behov for en gjennomgang av tjenestetilbudet, og det er ikke vanskelig å forstå at et av rådene i konsulentrapporten fra Capgemini Consulting er å sørge for å ta tilbake kontrollen over de regionale og lokale tjenesteutøverne.

Trafikkforum vil på bakgrunn av dette støtte en fremtidig organisering som tar utgangspunkt i en faggruppeinndeling hvor Trafikant og kjøretøy utgjør en egen avdeling. Vi vil derimot advare mot at regionmodellen blir tatt med videre i denne organiseringen, da det etter vårt syn er en riktig beskrivelse av virkeligheten når det i områdegjennomgangen pekes på manglende styringsmulighet og *«en frikobling mellom fag og produksjon som vurderes uheldig, og vanskeliggjør en effektiv produksjon»* (Områdegjennomgang av Statens vegvesen, 2017, s. 7).

Det er også i tråd med vår oppfatning at regionene preges av *«Stor grad av autonomi»*, (...) *«at kulturen i etaten er preget av at de ansvarlige i regionene i stor grad iverksetter tiltak etter egen prioritering, og at det tas store friheter i å gjøre regionale tilpasningen»* (Områdegjennomgang av Statens vegvesen, 2017, s. 7).

Trafikkforum vil påpeke at det er av avgjørende betydning for å lykkes med fremtidig organisering at det etableres en klar styringslinje fra TK-direktøren og



ned til de enkelte trafikkstasjoner, servicekontor og førerprøvesteder, og at dette i fremtiden ikke blir styrt på regionnivå.

En omorganisering av Statens vegvesen som fjerner den autonome styringsinnretningen på regionnivå har dermed vår støtte.

Tilgang til tjenester

Trafikkforum støtter innføring av selvbetjeningsløsninger der det er mulig.

Vi er videre av den oppfatning at det må være mulig å få gjennomført førerprøver i alle klasser uten å måtte reise i to timer eller mer, som i Capgemini-rapporten anses som akseptabel reisetid (Områdegjennomgang av Statens vegvesen, 2017, s. 86).

Det er også verdt å påpeke at beregnet reisetid her er beregnet fra eksisterende tjenestetilbud til fremtidig tjenestetilbud, mens reisetid fra hjemmeadresse til eksisterende tilbud ikke er tatt med i beregningen. Dette gir dermed en særdeles mangelfull fremstilling av reell reisetid til fremtidig lokasjon, samtidig som reisetiden bare er beregnet én vei. Dette får dermed konsekvenser for samfunnsøkonomien, ikke bare i reelle reiseutgifter for brukerne, men også i form av tapt arbeidsfortjeneste og tap for arbeidsgiver, og i siste instans tap av skatteinntekter.

Det er videre grunn til å påpeke at mange som skal ta førerkort er avhengig av kollektivtransport, og kollektivtransport er gjerne dårlig utbygd i områder som berøres av reduksjon i tjenestetilbudet. Det som er beskrevet som en avstand på to timer kan dermed i praksis være snakk om en dagsreise med behov for overnatting.

Når det gjelder tilgang til å avlegge teorieksamen må det være mulig å opprettholde servicekontor med mulighet for å avlegge teoretisk prøve på alle steder hvor det i dag er mulig å avlegge teoretisk prøve, uavhengig av



om det innebærer å opprettholde eksisterende trafikkstasjoner eller å etablere servicekontor eventuelt i samarbeid med andre offentlige kontor.

Trafikkforum mener derfor at det også i fremtiden bør være mulig å avlegge teoretisk og praktisk førerprøve i alle førerkortklasser på alle steder hvor det i dag er mulig å avlegge tilsvarende prøver. I tillegg anser vi at det kan være mulig å øke både antall førerprøvesteder og antall servicekontor hvor det kan være mulig å avlegge teoretisk prøve sammenlignet med i dag.

Intensjonen i føreropplæringsmodellen

Reduksjon i førerprøvesteder vil i praksis føre til konkurransevridding til fordel for trafikkskoler lokalisert nært førerprøvesteder og trafikkskoler som tilbyr intensivopplæring. Å legge til rette for økt omfang av intensivopplæring er i strid med intensjonene i føreropplæringsmodellen (*Ny føreropplæring 2005: Faglig grunnlag for forskrifts- og læreplanrevisjonen*. (Håndbok v858) Vegdirektoratet, 2014, s. 20, s. 42) og i strid med samferdselsdepartementets melding til stortinget om trafikksikkerhet *Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering* (Meld. St. 40 (2015 – 2016)), hvor det påpekes at potensialet i opplæringsmodellen er knyttet til fordeling av opplæring over tid (s. 61).

Ambulerende sensorkorps

Trafikkforum anbefaler at førerprøvestedene i hovedsak blir opprettholdt. Førerprøvesensorer må kunne rokeres internt ved behov, og for å styrke service og tilgjengelighet kan bruk av ambulerende førerprøvesensorer være en løsning som kan bidra til å opprettholde førerprøvesteder med lavere aktivitet. Dette bør være aktuelt på steder hvor det foreslås å legge ned tjenestetilbudet.

En viktig begrunnelse for omorganisering er økonomi. Ved å utvikle et system for ambulerende førerprøvesensorer kan behovet for å opprettholde tjenestetilbudet også på førerprøvesteder med lavere aktivitet ivaretas.



Behovet for å opprettholde en førerprøve som ivaretar trafikksikkerhetsperspektivet og er relevant både for kandidaten og for samfunnet må være vektige argumenter for dette. For at dette skal være mulig å gjennomføre samtidig som økonomiske incitamenten blir ivaretatt kan det være aktuelt at lokale aktører tar ansvar for å legge til rette for områder som kan brukes til kjøregårdsøvelser i tilknytning til førerprøver i A-klassene og områder som er egnet for fra- og tilkobling av tilhenger for førerprøver i tyngre klasser. Lokale aktører kan være både trafikkskoler, kommuner, organisasjoner og andre.

Innhold i førerprøven

Det er også på sin plass å påpeke at førerprøven orienterer seg mot de trafikale utfordringene hvor ulykkesrisikoen er størst. I alle førerkortklasser er ulykkesrisikoen størst utenfor tettbygd strøk, både med hensyn til risikofaktorer og -adferd som fører til at ulykker skjer, og med hensyn til konsekvensene når ulykker skjer.

Særlig med tanke på gode førerprøveruter for tungbil og motorsykkel som gjenspeiler reell risiko knyttet til utfordringene ved de ulike kjøretøygruppene og legger til rette for at kandidaten blir testet i realistiske og relevante omgivelser, er det derfor ønskelig å opprettholde førerprøvesteder hvor det er mulig å måle dette. En sentralisering av førerprøver til mer urbane strøk er i strid med dette prinsippet, og dette er derfor et viktig argument for å opprettholde desentraliserte førerprøvesteder i kombinasjon med ambulerende førerprøver og nettbaserte skranketjenester.

Førerkortkandidatene ønsker som regel å gjennomføre opplæringen samme sted som førerprøven skal avlegges. At førerprøven gjennomføres i førerens nærmiljø er dessuten med på å sikre at førerkompetansen er relevant for



føreren, og at både opplæring og prøve er relevant for de overordnede målene i trafiksikkerhetsarbeidet.

Det er i denne sammenhengen dessuten viktig å påpeke at førerkompetanse og føreropplæringens bidrag til nullvisjonen er av større betydning for trafiksikkerheten enn den gevinsten som eventuelt måtte ligge i å øke kompetansen hos førerprøvesensorer gjennom etablering av et bredere fagmiljø for førerprøvesensorer. Når det er sagt vil imidlertid økende bruk av ambulerende førerprøver også legge til rette for bredere fagmiljø uten å legge ned tjenestetilbudet.

MC

Det er særlig grunn til å stille spørsmål ved sentralisering av motorsykkelpøver, der det i praksis ville føre til at særlig kandidater som vil avlegge førerprøve i klasse A1 må reise kollektivt, og derfor får betydelig lenger reisetid enn det rapporten tar utgangspunkt i. Kandidaten må i mange tilfeller benytte flere ulike transportmidler som ikke nødvendigvis korresponderer med hverandre, og vil i tillegg få behov for minst én overnatting, da med utgangspunkt i at tidspunkt for førerprøve er optimalt.

I øyeblikket er det dessuten ingen grunn til å tro at fravær fra videregående skole i forbindelse med førerprøve vil bli ansett som gyldig fravær. Det er heller ingen grunn til å tro at fravær fra videregående skole i forbindelse med føreropplæring på motorsykkel vil bli ansett som gyldig fravær. I de fleste tilfellene vil opplæringen bli gjennomført ved en trafikkskole i nærheten av førerprøvestedet, så den økte ulempen blir i praksis ikke bare knyttet til førerprøven, men også til opplæringen i sin helhet. Nedleggelse av førerprøvesteder på motorsykkel må dermed anses som en ekstra stor ulempe for skoleelever.



Det er vanskelig å finne gode begrunnelser for å legge ned førerprøvesteder, ettersom behovet for skranketjenester i tilknytning til førerprøven bortfaller. På bakgrunn av den økte fleksibiliteten dette fører til må det være fullt mulig å minst opprettholde antall førerprøvesteder i alle førerkortklasser.

På bakgrunn av dette anbefales det å opprettholde eksisterende førerprøvesteder også på motorsykel ved hjelp av ambulerende sensorkorps.

Tungbil

Det er både store kostander og betydelige miljøkonsekvenser knyttet til forflytning av tyngre kjøretøy over store avstander.

Dersom avstanden til førerprøvested øker vil det på bakgrunn av dette føre til konkurransevridning til fordel for trafikkskoler som er lokalisert i nærheten av et førerprøvested.

Det er verdt å påpeke at dette også vil få konsekvenser for yrkessjåføreropplæring både ved private trafikkskoler og i videregående skole, og dermed i siste instans vil få konsekvenser for tilgangen på nye yrkessjåførere.

Det er et økende behov for yrkessjåførere både på buss og lastebil, og det er en utfordring både for bransjen og for samfunnet å rekruttere nok sjåførere med så vel god og relevant utdanning som yrkessjåførere som trygg og sikker føreropplæring på tunge kjøretøy. Det kan være lett å tro at nedlagte skoleplasser ett sted bare flytter seg til et annet sted, men i praksis er det allerede i utgangspunktet så vanskelig å rekruttere nok elever til yrkessjåførutdanningen, at det er svært betenkelig å skape enda større barrierer ved å legge ned desentraliserte tilbud og dermed øke avstanden til opplæringsstedet. Det er grunn til å tro at mange mulige kandidater til yrkessjåførfaget da heller vil velge andre yrkeskarrierer som de kan oppnå nærmere eget bosted til en lavere kostnad.



Det er derfor særdeles viktig å opprettholde førerprøver på steder med yrkessjåførutdanning.

Det er vanskelig å finne gode begrunnelser for å legge ned førerprøvesteder, ettersom behovet for skranketjenester i tilknytning til førerprøven bortfaller. På bakgrunn av den økte fleksibiliteten dette fører til må det være fullt mulig å minst opprettholde antall førerprøvesteder i alle førerkortklasser.

På bakgrunn av dette anbefales det å opprettholde eksisterende førerprøvesteder også på tunge kjøretøy ved hjelp av ambulerende sensorkorps.

Privatisering

Trafikkforum er kjent med at mulighet for privatisering av førerprøven kan være en del av vurderingsgrunnlaget når samferdselsdepartementet skal treffe en beslutning vedrørende fremtidig organisering av Statens vegvesen.

Trafikkforum anbefaler at førerprøven også i fremtiden skal gjennomføres av Statens vegvesen, og begrunner dette slik:

1. Statens vegvesen har over lang tid opparbeidet en betydelig kompetanse i å vurdere førerkompetanse. Det kan ikke utelukkes at privatisering av førerprøven kan føre til forringelse av kvaliteten i gjennomføring og vurdering av førerprøver. Trafikkforum anbefaler derfor at sensur av førerprøver også i fremtiden skal utføres av Statens vegvesen.
2. Førerprøvens legitimitet ligger i stor grad i forutsetningen om at førerprøven gjennomføres og vurderes likt i hele landet. Det er også en del av førerprøvens legitimitet at førerprøven gjennomføres i førerens nærmiljø, noe som bidrar til å sikre at førerkompetansen er relevant for føreren, og at både opplæring og prøve er relevant for de overordnede målene i trafikksikkerhetsarbeidet. Det er videre også en



del av publikums tillit til enheten som gjennomfører førerprøven at denne gjennomføres av en aktør som ikke har kommersielle interesser.

3. Det er videre en betydelig bekymring at en omorganisering som munner ut i helt eller delvis privatisering av tjenestetilbudet i praksis ikke vil føre til vesentlig reduksjon i HR-ressursen. Det er derimot sannsynlig at en eventuell besparelse på HR på førerprøver og skranke i stedet vil føre til økt behov for HR-ressurser på tilsyn.

Konklusjon

Trafikkforum støtter en omorganisering av Statens vegvesen som fjerner den autonome styringsinnretningen på regionnivå.

Økt bruk av selvbetjeningsløsninger i kombinasjon med ambulerende førerprøvesensorer bør imidlertid kunne legge til rette for at eksisterende førerprøvesteder blir opprettholdt i alle førerkortklasser, både for teoretisk og praktisk prøve.

Trafikkforum anbefaler at sensur av førerprøver også i fremtiden skal være ivaretatt av Statens vegvesen.

Avslutningsvis ønsker vi å takke for at vi får lov til å være en del av denne prosessen ved å bidra med innspill og betraktninger, og at vi er invitert til å svare på den begrensede høringen.

Vennlig hilsen
Trafikkforum

Stig Anders Ohrvik
Faglig rådgiver