



Høringssvar til rapport om overføring av fylkesvegoppgaver





Høringssvar til rapport om overføring av fylkesvegoppgaver

Innhold

Høringssvar til rapport om overføring av fylkesvegoppgaver	1
Høringssvar til rapport om overføring av fylkesvegoppgaver	2
1. Sammendrag	3
Premisser	3
Proessen.....	3
Mål, effektivisering og innovasjon	3
Drift.....	3
Samhandling.....	3
Ansatte	3
Økonomi	4
Uavhengig direktorat.....	4
2. Premisser	4
3. Proessen.....	5
4. Mål, effektivisering og innovasjon	5
4.1. Mål.....	5
4.2. Effektivisering.....	6
4.3. Innovasjon	7
5. Drift.....	8
5.1. Felles kontrakter som allerede løper over 1.1.2020	8
5.2. Helhet i oppgaveløsningen	8
5.3. Økonomi i driftskontraktene	9
5.4. Strategi for drift og marked.....	9
6. Samhandling.....	10
7. Ansatte	10
8. Økonomi.....	11
9. Uavhengig direktorat.....	12
10. Konklusjoner fra Trøndelag Fylkeskommune.....	13

1. Sammendrag

Premisser

Det er avgjørende at utredningen konkluderer ut i fra regionreformens overordnede målsetning og ikke ensidig legger til grunn bortfall av dagens løsning sett fra en sektor.

Prosessen

Arbeidet med oppdraget med mål om å levere en rapport og en anbefaling til begynnelsen av mai ha vært ledet og styrt av Statens vegvesen uten *reell* medvirkning og involvering av fylkeskommunene. Slik fylkeskommunene ser det er konklusjonene fra arbeidet preget av dette.

Mål, effektivisering og innovasjon

Det er fylkeskommunens mening at regionreformen *kan* gi store muligheter for å nå reformens mål. Det er helt avgjørende at organiseringen ved opphør av sams vegadministrasjon legger til rette for langsiktige mål for reformen slik at ønskede gevinster kan realiseres. Det er viktig å akseptere at fylkeskommunene har ulike behov og dermed finner ulike løsninger, samtidig som det er viktig å ivareta friheten til å utforme en ny organisasjon.

Drift

Fylkeskommunen er enig med SVV i at det er en «*sammenheng i oppgaveutførelsen mellom hovedprosessene: utrede, planlegge, bygge, forvalte, drifte og vedlikeholde*. Det er derfor oppsiktsvekkende at SVV ikke vektlegger dette når de konkluderer med sin anbefaling om at det ikke er forsvarlig å beslutte overføring for driftskontraktene.

Fylkeskommunen vil fremheve at drift er det enkleste området å overføre til fylkeskommunene da relativt få personer er berørt. Samtidig er det en ren kontraktsoppfølging, noe som fylkeskommunene også i dag har god kompetanse på.

Samhandling

Veiadministrasjonen i staten og fylkeskommunene må stå fritt til å organisere sin virksomhet på den måte som man finner mest hensiktsmessig for å løse alle oppgavene relatert til det offentlige veinettet. Det må da kunne etableres avtaler mellom de ulike veimyndigheter uten at anskaffelsesregelverket kommer til anvendelse.

Ansatte

En del av dagens utfordringsbilde knyttet til sams vegadministrasjon er avstanden mellom vegeier – de politiske beslutningsnivået – og ansatte som skal løse oppgaver på vegne av vegeier. Dette gir seg utslag i en organisering som ikke bygger opp under veieiers behov og det er ofte mange ledd fra oppgave til utfører. Om reformen skal lykkes må prinsippet om å velge egen organisering stå sterkt. Trøndelag fylkeskommune ønsker å understreke at ansatte i SVV besitter kompetanse som er svært viktig for fylkeskommunene videre i arbeidet med å etablere egen vegadministrasjon.



Økonomi

Basert på et opptalt/beregnet antall årsverk som man mener brukes i dag på fylkesvegoppgaver og en gitt kostnad pr årsverk anslås budsjettvirkningen for SVV til 1.000 mill kr (500-600 mill ekskl drift). Trøndelag fylkeskommune understreker at en slik beregningsmåte kun tilfeldigvis vil gi «riktig» resultat. Hvor mye tid som benyttes sier ikke noe om hvordan midlene effektivt skulle vært brukt eller hva som er den rammen som faktiske skulle vært benyttet på henholdsvis fylkesveg og riksveg. Før det skjer en budsjettmessig fordeling mellom de to vegadministrasjonene må det gjennomføres en uavhengig beregning basert på årlige budsjettoverføringer. En eventuell feil ressursfordeling mellom riksveg og fylkesveg i dag kan ikke overføres til de fylkeskommunale vegadministrasjonene.

Som rapporten riktig påpeker vil reformen bety en del omstillingskostnader akkurat ved overgangen. Dette forventer fylkeskommunene på linje med SVV blir dekket inn gjennom midlertidig økt budsjettamme for at det ikke skal medføre utsettelse av gjennomføring av oppgaver på et vegnett med stort vedlikeholdsetterslep.

Uavhengig direktorat

Vegdirektoratet bør i forbindelse med reformen vurderes utskilt fra Statens egen vegadministrasjon.

2. Premisser

Rapporten er en bestilling som følge av Stortingets anmodningsvedtak av 8.juni 2017. Dette er basert på regionreformens overordnede målsetninger. Anmodningsvedtaket bygger på at Stortinget har veid samfunnsmessige fordeler og ulemper mot hverandre, og konkludert med at *fordelene* ved å overføre regional vegadministrasjon av fylkesvegene til fylkeskommunene, veier tyngst. Videre er det basert på fylkeskommunenes ønske og behov for å endre på organiseringen av fylkeskommunal vegadministrasjon som en følge av at dagens organisering ikke bidrar til å nå de samfunnsmessige mål eller bygger opp under vegeiers behov for en tilpasset og effektiv vegadministrasjon.

Dette er et helt grunnleggende premiss som må danne grunnlaget for de vurderinger som skal gjøres i forbindelse med denne utredningen. Det er allerede her et vesentlig gap mellom utreders (heretter: SVV) ståsted og fylkeskommunenes ståsted og dette preger derfor de analyser og de konklusjoner som er truffet av SVV i rapporten.

SVV har delvis oversett at målene i *regionreformen* er en viktig premiss for Stortingets anmodningsvedtak. Blant disse målene er det særlig grunn til å merke seg følgende, som vektlegger det helhetlige, sektorovergripende samfunnsperspektivet:

- Legge til rette for positiv samfunnsutvikling i alle deler av landet, ut fra regionale fortrinn, forutsetninger og prioriteringer.
- Legge til rette for samordnet oppgaveløsning, samordning av sektorer og prioriteringer, og for sektorovergripende initiativer.
- Bidra til forenkling og tydeliggjøring av ansvarsdelingen innenfor samfunnsutvikling.

Disse målene er alle relatert til fylkeskommunens samfunnsutviklingsrolle. I denne rollen gjelder det å få sektorenes bidrag til å virke sammen for å innfri mer helhetlige, sektorovergripende utviklingsmål, definert av regionen selv. Ofte vil det skje i partnerskap med andre interessenter.



Det er nok ikke minst betydningen det vil ha for fylkeskommunenes samfunnsutviklingsrolle som gjorde at Stortinget konkluderte med at anmodningsvedtaket vil gi positiv samfunnsnytte. SVV har ikke tillagt dette videre perspektivet særlig vekt, men levert en sektorbasert vurdering av samfunnsnytteten.

- Trøndelag fylkeskommune mener at SVV sin hovedkonklusjon ikke er i tråd med målene i reformen og at dette i stor grad henger sammen med feil utgangspunkt for analysen.

3. Prosessen

Som det framkommer av departementets brev og mandatet som er grunnlaget for utredningen og rapporten har det vært forutsatt at oppdraget skal utføres i nært samarbeid med fylkeskommunene og KS. Uten å gå i detaljer om prosessen så langt så har det videre arbeidet med oppdraget med mål om å levere en rapport og en anbefaling til begynnelsen av mai vært ledet og styrt av SVV uten *reell* medvirkning og involvering av fylkeskommunene. Alle utredninger fra eksterne aktører, herunder utvelgelsen av disse og mandater for utredningene, alle interne undersøkelser og kartlegginger, all vurderinger og konklusjoner fra dette arbeidet er utført alene fra SVV.

Det er et helt sentralt poeng at overføring av regional vegadministrasjon til fylkeskommunene er en ønsket endring sett fra så vel Stortingets som fylkeskommunenes ståsted. Dette har sin bakgrunn i at dagens organisering ikke er velfungerende og ikke på en tilfredsstillende måte bygger opp under fylkeskommunens ivaretagelse av vegeierskapet og ikke vurderes å gi tilfredsstillende samfunnsøkonomiske løsninger.

Den tilhørende utredningen synes ikke å ha tilstrekkelig fokus på *de muligheter og den samfunnsnytteten som reformen medfører*. Flere av utredningens konklusjoner er derfor etter fylkeskommunenes vurdering feil da den har fokus på det som går tapt uten samtidig å se på manglene ved det.

- Trøndelag fylkeskommune er av den oppfatning at prosessen ikke har ledet frem til en rapport som på tilstrekkelig måte har ivarettat fylkeskommunenes interesser og ståsted.

4. Mål, effektivisering og innovasjon

4.1. Mål

Det er viktig for utredningens konklusjoner at målsetningen for reformen står sentralt. Alle vurderinger må ses i lys av disse målene, se pkt 2.

Statens vegvesen har videre i sin rapport definert samfunnsmålet til:

En effektiv administrasjon av riks- og fylkesvegnettet, som gir vegeierne grunnlag for å forvalte og utvikle vegnettet slik at det bidrar til positiv samfunnsutvikling i hele landet.

Videre har Statens vegvesen valgt ut fem effektmål som anses relevante for en alternativanalyse:



- *Sterkere politisk styring*
- *God kvalitet*
- *Reduserte kostnader*
- *Større tydelighet*
- *Bedre trafiksikkerhet*

I rapporten er det drøftet både de positive og negative sidene med effektmålene, der mulighetsbildet for den nye organiseringen er svært begrenset omtalt. Det er fylkeskommunens mening at regionreformen kan gi store muligheter for å nå så vel samfunns- som effektmålene. Regionreformen kan gi en mer effektiv administrasjon av fylkesvegnettet, noe som kan gi mer veg for pengene og gi grunnlag for å forvalte og utvikle vegnettet slik at det bidrar til positiv samfunnsutvikling. Her er det helt avgjørende at organiseringen legger til rette for langsiktige mål for reformen slik at ønskede gevinster kan realiseres. Det er viktig å akseptere at fylkeskommunene har ulike behov og dermed finner ulike løsninger.

4.2. Effektivisering

Utgangspunktet for SVV sin rapport er at det skjer et effektivitetstap ved overføring av vegadministrasjon til fylkeskommunene. SVV påpeker i sin rapport at det er stordriftsfordeler knyttet til dagens organisering av fagressurser til vegforvaltning, der flere oppgaver blir administrerte og utførte i fellesskap for fylkes- og riksveg. Det er her verdt å merke seg at SVV sin organisering i dag er basert på like mange fylkesvegkontorer som det er fylker og at regionreformen med færre, større fylkeskommuner samlet vil gi færre vegadministrasjoner enn hva som er tilfellet i dag. En administrativ overføring av ressurser, bidrar til tydeligere roller og styring. Full og reell styringsrett over egen fagadministrasjon, vil kunne gi en tydeligere styring og rolle som vegeier og regional utviklingsaktør, redusere unødig dobbeltarbeid og gi muligheter for effektiv bruk av ressursene. På enkelte områder er det også ytterligere muligheter for å se stordriftsfordeler i fylkeskommunene, i forhold til dagens oppgaver. Regjeringen etablerte Nye Veier AS basert på en antakelse om at det var mulig å redusere kostnadene forbundet med planlegging, bygging og drift av statens veiprosjekter med 20%. Nye Veier AS mener de minst vil klare regjeringens ambisjoner. Dersom staten klarer dette på sine veier bør fylkeskommunene også kunne oppnå det samme på fylkesveiene.

En fragmentert utførelse av oppgavene knyttet til fylkesvegnettet og en oppgaveløsning svært desentralisert fra vegeier er viktige effektivitetstap knyttet til dagens organisering som ikke omtales i rapporten. Dette er noen av de sentrale gevinster som Trøndelag fylkeskommune ønsker å fremheve.

SVV omtaler en mulig dublering av ressursbruk til planlegging og prosjektering av investeringsprosjekter, hvis omfang av konsulentkjøp øker og ved tap av tilgang på fagkompetanse. I rapporten påpekes det at «Hvis fylkeskommunene går over til å kjøpe all fagkompetanse som Statens vegvesen gjennomfører med egne ansatte i dag, vil et slikt regnestykke gi økt behov for inntil 30 årsverk, dvs i snitt 3 pr fylkeskommune. Mulig merkostnad vil da være opp til 35 mill. kr pr år for fylkeskommunene samlet». Dette er en påstand, der kun de negative sidene trekkes frem. Fylkeskommunene har verken signalisert tap av fagkompetanse eller å øke konsulentbruken utover dagens 600 mill. kr. Fylkeskommunene har derimot de senere årene arbeidet for å øke bestiller-, prosjektstyrings og prosjekteierkompetansen, for å kunne ivareta ansvaret som en tydelig bestiller og vegeier. I tillegg vil vurdering av andre type kontraktsformer, kunne gi muligheter for tidligere involvering av entreprenører og økt fokus på effektivisering.



Trøndelag fylkeskommune mener at det også innenfor forvaltningsområdet kan realiseres effektiviseringsgevinster gjennom samordning med oppgaver som i dag gjennomføres av både fylkeskommunen og SVV.

4.3. Innovasjon

Fylkeskommunene er en stor innkjøper og har stor innkjøpsmakt gjennom sine betydelige årlige drifts- og investeringsbudsjetter. En bevisst bruk av denne posisjonen til å samhandle med og utvikle entreprenørmarkedet er allerede et sentralt mål for Trøndelag fylkeskommune. Vår dialog med markedet viser at dette en svært ønsket utvikling og viser en næring som er ivrige etter å skape merverdier sammen med oss som vegeier. Trøndelag fylkeskommune mener derfor at rapportens påstander om mulige negative markedsvirkninger trolig er feil.

I sin rapport fremhever SVV sterkt koordinert oppgaveløsning på landsbasis som et viktig fortrinn. Videre fremhever SVV sin rolle i forhold til forskning og utvikling. Trøndelag fylkeskommune kan delvis slutte seg til dette og at mye viktig arbeid gjøres her. Men det kan ikke underslås at en sentralisert oppgaveløsning i praksis oppleves som lite dynamisk og gir for lite rom for nytenkning, tilpassede løsninger og utprøving av løsninger til beste for utviklingen.

Trøndelag fylkeskommune har vist evne og vilje til betydelig utviklingsarbeid på en rekke områder, særlig innenfor kollektiv- og fergeområdet. Nå jobbes det også med innovasjon innenfor driftsområdet og med utvikling av kontraktsstrategier. Som stor innkjøper er fylkeskommunen opptatt av å utvikle næringsliv og forskningsmiljøer. Rapporten sier: «*Utviklingen innen intelligente transportsystemer (ITS) gir økende behov for samordning av vegtrafikkforvaltningen/trafikkstyringen og vegforvalteransvaret*». For å sikre regional utvikling og et mest mulig samordnet utviklingsarbeid av de ulike fagområder, er det viktig at fylkeskommunene viderefører sitt utviklingsarbeid innen ITS, både på fylkesveg og på andre fagområder innen samferdsel. Med egen vegadministrasjon vil dette arbeidet styrkes.

- For å nå reformens mål, er det avgjørende å legge til rette for å utløse viktige effektiviseringsgevinster.
- For å nå reformens mål, er det avgjørende å legge til rette for forenkling, kunnskapsutvikling, innovasjon, utvikling og tydeliggjøring av ansvar. Vegeier må sitte i førersetet for denne utviklingen.

5. Drift

SVV konkluderer i sin rapport vedrørende driftsoppgaver med at «*det ikke er forsvarlig å beslutte overføring før det er gjennomført nærmere vurderinger*». Trøndelag fylkeskommune vil kommentere på fire områder som ligger til grunn for SVV sin vurdering:

- Felles kontrakter som allerede løper over 1.1.2020
- Helhet i oppgaveløsningen
- Økonomi
- Strategi for driftskontrakter sett mot entreprenørmarkedet.

Fylkeskommunen vil innledningsvis fremheve at dette er det enkleste området å overføre til fylkeskommunene da relativt få personer/stillinger er berørt. Samtidig er det en ren kontraktsoppfølging, noe som fylkeskommunene også i dag har god kompetanse på gjennom blant annet kollektivtransport, skolebygg mv.

Dersom man, stikk i strid med SVVs anbefaling, starter med en overføring av driftskontraktene kan det skje en trinnvis overføring som gir godt grunnlag for kompetanseoppbygging i fylkeskommunene.

5.1. Felles kontrakter som allerede løper over 1.1.2020

For felles kontrakter som løper over 1.1.2020 mener SVV det er «*uansett nødvendig med en overgangsordning. Dette gjelder driftskontrakter for veg, elektrokontrakter og noen fagkontrakter med krav til beredskap. Statens vegvesen anbefaler at disse felleskontraktene i hovedsak videreføres til utløp uten endring i byggherreoppfølging. (...) De praktiske og økonomiske konsekvensene ved å avbryte eksisterende kontrakter som løper over 1.1.2020 er så store at dette må anses som uaktuelt. (...) For de felles driftskontraktene som løper over 1.1.2020, vil det derfor være behov for en overgangsordning inntil 1.9.2024, fordi Statens vegvesen mener at overgangsordningen bør være basert på at eksisterende kontrakter i hovedsak videreføres til utløp uten endring i byggherreoppfølging*». Trøndelag fylkeskommune kan i all hovedsak slutte seg til dette. En overgangsordning for de felles kontraktene som allerede løper ser også Trøndelag fylkeskommune som naturlig og vurderer at det er mindre komplisert å avtale gjensidig oppfølging av disse etter 1.1.2020.

Men i nye kontrakter som inngås i perioden fra i dag og fram til 1.1.2020 bør det legges opp til at en slik overgangsordning ikke er nødvendig. Dette er likevel ikke til hinder for at ulike veieiere på frivillig basis kan bli enige om å delta i hverandres driftskontrakter der dette er ønskelig. Dette kan være mellom SVV og fylkeskommuner, men også mellom ulike fylkeskommuner, SVV og Nye Veier.

5.2. Helhet i oppgaveløsningen

Fylkeskommunen er enig med SVV i at det er en «*sammenheng i oppgaveutførelsen mellom hovedprosessene: utrede, planlegge, bygge, forvalte, drifte og vedlikeholde. Det er derfor krevende med løsninger som skiller disse prosessene fra hverandre. (...) Det er en rekke koblinger mellom drift og vedlikehold. Informasjon fra driftsoppgavene er vesentlig for vurdering av prioritering av vedlikehold. Budsjettjusteringer mellom drift og vedlikehold etter endt vintersesong er en forutsetning for optimal utnyttelse av budsjetttrammene, denne dialogen vil bli mer komplisert hvis to forskjellige*



byggherreorganisasjoner skal ha ansvar for disse oppgavene.» Det er derfor oppsiktsvekkende at SVV ikke vektlegger dette når de konkluderer med sin anbefaling om at det ikke er forsvarlig å beslutte overføring for driftskontraktene. Spesielt når de selv beskriver i sine alternativer følgende: «For alternativ 1b er det enda vanskeligere å forutse konsekvensene. Dette alternativet forutsetter at driftsoppgavene skilles fra både forvaltning og vedlikehold, og det oppstår spørsmål om hvordan informasjonsflyten mellom oppgaveområdene kan sikres mellom to vegadministrasjoner. Registreringer og inspeksjoner innenfor forvaltning, gir forutsetninger for det som skal inn i driftskontraktene og for planlegging av vedlikehold. Erfaringene fra driftsoppgavene er også en viktig informasjon for rett prioritering ved planlegging, bygging og vedlikehold. Enkeltvedtak innenfor forvaltning gir endrede forutsetninger for det vegnettet som driftes. Det er budsjettmessig kobling mellom drift og vedlikehold, slik at de årlige variasjonene i vinterdriftskostnader nødvendiggjør en oppsummering og mulig omprioritering av vedlikeholdsoppgavene på forsommeren, for å sikre optimal utnyttelse av budsjetttrammene.»

Slik fylkeskommunene ser det er det helt essensielt for å lykkes med bakgrunnen for reformen at ansvaret for driftskontraktene overføres til fylkeskommunene fra 1.1.2020.

5.3. Økonomi i driftskontraktene

Statens vegvesen anslår «*varig økte kostnader (i verste tilfelle opp mot 450 mill.kr pr år) for en splittet byggherreorganisasjon*». I tillegg står det i rapporten at «*samlede vurdering av omstillingskostnadene er at overføring av driftskontrakter og utarbeidelse av nye IKT-løsninger potensielt kan bli kostbart, i tillegg til at effektiviteten og kvaliteten i oppgaveløsningen kan bli vesentlig redusert*». Dette er etter Trøndelag fylkeskommunes vurdering påstander uten tilstrekkelig faglig grunnlag og basert på spekulasjoner. Påstanden legger til grunn at SVV sin måte å løse drift på er optimal, noe fylkeskommunen ikke er enig i. Trøndelag fylkeskommune ser at det er et stort potensiale for vesentlige samfunnsøkonomisk gevinst ved oppgaveoverføringen og fylkeskommunen har den størrelsen og tyngden som skal til for å realisere de potensielle gevinstene.

5.4. Strategi for drift og marked

Hovedargumentet til SVV for å ikke splitte driftskontrakter med en gang er knyttet til strategi for driftskontrakter og respons fra markedet. Et argument fra SVV er at «*splitting av drift innebærer en helt ny situasjon i forhold til dagens marked og opplegget for felleskontrakter som ble lagt i 2003 og utviklet videre fram til i dag. Det argumenteres med at det vil oppstå utfordringer i å utforme nye kontraktstrukturer for riks- og fylkesveger hver for seg på en rasjonell måte for både fylkeskommunene og for Statens vegvesen*». Dette er Trøndelag fylkeskommune uenig i. Trøndelag fylkeskommune har allerede klargjort for en splitt av det som i dag er felleskontrakter. SVV argumenterer med at «*dagens situasjon hvor avgrensning av kontraktområder, utlysningstidspunkt, standardkrav og maler i praksis har blitt sterkt koordinert på landsbasis gjennom Statens vegvesen*» gir et mindre fragmentert markedet og gjennom det bedre priser. Trøndelag fylkeskommune er av den oppfatningen at ved at kontraktene blir sterkt koordinert på landsbasis så gir det lite rom for innovasjon og nyskapning i kontraktene. Spesielt på kontraktene som både omhandler fylkesveg og riksveg er det vanskelig å få gjennomslag for prøveordninger og andre kontraktsformer som vil gi bedre resultat, både økonomisk og kvalitetsmessig og gir ønsket samhandling med entreprenørene. Trøndelag fylkeskommune har allerede etablert dialog med bransjen, inkludert flere dialogmøter, og responsen fra bransjen er svært positiv til overføring av driftsoppgaver til fylkeskommunen.



- En helhetlig fylkesvegadministrasjon med fokus på å utrede, planlegge, bygge, forvalte, drifte og vedlikeholde må vektlegges for å få gode, enhetlige og varige løsninger og er helt grunnleggende for reformens målsetninger. Det betyr at ansvaret for driftskontraktene må overføres fylkeskommunen samtidig med øvrig vegadministrasjon.
- Dersom man, stikk i strid med SVVs anbefaling, starter med en overføring av driftskontraktene kan det skje en trinnvis overføring som gir godt grunnlag for kompetanseoppbygging i fylkeskommunene.
- Det bør sikres at nye driftskontrakter som inngås før 2020 ikke har et behov for en overgangsordning.
- Fylkeskommunene har store muligheter til å hente ut samfunnsøkonomiske gevinster som ikke er mulig ved dagens ordning for driftskontrakter.

6. Samhandling

SVV sin vurdering av samfunns mål og effektmål og den videre drøfting i rapporten synliggjør at det på noen områder kan være riktig og viktig med et nært samarbeid mellom SVV og fylkeskommunen til beste for innbyggerne etter opphør av sams vegadministrasjon. Videre så må et slikt samarbeid også skje fylkeskommunene imellom. Vi ser i dag at fylkeskommunene samhandler godt hva gjelder kollektivtrafikk og det ble raskt etablert god samhandling med Nye Veier. Det har allerede vært drøftet å etablere tilsvarende fylkeskommunalt samhandlingsfora på veg.

Et samarbeid kan omhandle tema som beredskap, trafiksikkerhet, NVDB, vegtrafikksentralen m.v., men vil også kunne berøre områder som faglig utvikling, innovasjon, klimaløsninger og ressursdeling.

Veiadministrasjonen i så vel staten som i fylkeskommunene må stå fritt til å organisere sin virksomhet på den måte som man finner mest hensiktsmessig for å løse alle oppgavene relatert til det offentlige veinettet. For effektiv utnyttelse av ressurser og for effektiv oppgaveløsning vil det være ønskelig med oppgaveløsning på tvers. Det foreslås derfor at det foretas en lov/forskriftsendring som åpner for en slik samhandling uten at anskaffelsesregelverket kommer til anvendelse.

- Det må gjennom lov- eller forskriftsendringer tilrettelegges for samarbeidsavtaler mellom ulike veieiere for effektiv gjensidig oppgaveløsning og kompetansedeling.

7. Ansatte

En del av dagens utfordringsbilde knyttet til sams vegadministrasjon er avstanden mellom veieier – de politiske beslutningsnivået – og ansatte som skal løse oppgaver på vegne av veieier. Dette gir seg utslag i en organisering som ikke bygger opp under veieiers behov og det er ofte mange ledd fra oppgave til utfører. Vi ønsker å understreke at ansatte i SVV besitter kompetanse som er svært viktig for fylkeskommunene videre i arbeidet med å etablere egen regional vegadministrasjon. For Trøndelag fylkeskommune er det svært viktig å være en spennende og utviklende arbeidsgiver som gir stor plass til kompetente og engasjerte medarbeidere. Om reformen skal lykkes må prinsippet om



å velge egen organisering stå sterkt. Dette vil bety at det nødvendigvis ikke vil være samsvar mellom antall ansatte i SVV i dag og antall ansatte i ny fylkeskommunal vegadministrasjon.

Fylkeskommunen presiserer at en plikt til å ansette et antall medarbeidere definert av SVV kan være uheldig, men at en form for fortrinnsrett for stillinger utlyst i fylkeskommunen trolig vil være riktig.

Fylkeskommunen er enig med rapporten i at det trolig ikke er noen ulempe om ansatte følger sine oppgaver fra SVV til fylkeskommunen, men dog begrenset av at dette er åpenbart som følge av den organisering som blir valgt. Fylkeskommunens nye medarbeidere skal innlemmes i en organisasjon sammen med en rekke medarbeidere der lønn og andre vilkår må være avstemt i forhold til oppgavetype og ansiennitet i fylkeskommunen. Reformen kan ikke organiseres slik at dette gir utfordringer i forhold til de langt flere eksisterende fylkeskommunalt ansatte.

- Fylkeskommunen må stå fritt til selv å organisere sin virksomhet og personalmessige ressurser.

8. Økonomi

Ved forvaltningsreformen i 2010, overførte staten en rekke riksveier til fylkeskommunene med tilhørende økonomi. Den gang utgjorde oppgavene 5,7 milliarder kroner. Dette beløpet fikk fylkeskommunene lagt inn i inntektssystemet. Staten la i tillegg, inn en styrking på 1 milliard kroner i inntektssystemet, noe som antas var begrunnet i det store etterslepet i vedlikehold. Staten holdt samtidig tilbake 1 milliard kroner, for å dekke sams vegadministrasjon. De nevnte beløpene er alle i 2010-kroneverdi. Omarbeidet til 2018-kroneverdi, tilsvarer beløpet som staten holdt tilbake, 1 milliard kroner i 2010, i 2018 vil det si 1.255 millioner kroner. Dette framkommer når vi justerer med fylkeskommunal deflator, som er den prisomregningssatsen staten hvert år legger til grunn i kommuneøkonomien. Videre kan det nevnes at SVVs budsjett er fordoblet siden veireformen i 2010. Fordoblingen kan ikke kun være basert på statens egne veier.

Rapporten drøfter i kapittel 7 økonomiske konsekvenser av overføringen. Basert på et opptalt/beregnet antall årsverk som man mener brukes i dag på fylkesvegoppgaver og en gitt kostnad pr årsverk anslås budsjettvirkningen for SVV til 500-600 mill. kr etter at oppgaver knyttet til driftskontrakter er tatt ut. Budsjettvirkningen av driftskontraktene anslås til ca. 440 mill. kr. Totalt en budsjettvirkning på 1.000 mill. kr.

Trøndelag fylkeskommune understreker at en slik beregningsmåte kun tilfeldigvis vil gi «riktig» resultat. Hvor mye tid som benyttes sier ikke noe om hvordan midlene effektivt skulle vært brukt eller hva som er den rammen som faktiske skulle vært benyttet på henholdsvis fylkesveg og riksveg. Før det skjer en budsjettmessig fordeling mellom de to vegadministrasjonene må det gjennomføres en uavhengig beregning basert på årlige budsjettoverføringer. En eventuell feil ressursfordeling mellom riksveg og fylkesveg i dag kan ikke overføres til de fylkeskommunale vegadministrasjonene. Fordelingen må gjøres på riktige premisser for å sikre et godt grunnlag for at alle parter i etterkant skal lykkes med sine oppgaver og for at reformen skal gi tilsiktet effekt.



Det foreslås i rapporten at noen IT-systemer skal stilles til disposisjon for fylkeskommunen mot at budsjettmessig dekning holdes tilbake hos SVV. Fylkeskommunen vil understreke betydningen av at fylkeskommunen selv fritt kan velge sin organisering og ikke minst valg av IT-systemer. Det betyr igjen at det budsjettmessig må skje en overføring til fylkeskommunene slik at fylkeskommunene står fritt til å kjøpe løsningen fra enten SVV eller andre leverandører. For å lykkes med effektivisering og egen oppgaveløsning er det helt sentralt at fylkeskommunen kan etablere moderne, effektive og tilpassede systemer og beslutningsgrunnlag til sin vegadministrasjon.

Som rapporten riktig påpeker vil reformen bety en del omstillingskostnader akkurat ved overgangen. Dette forventer fylkeskommunene på linje med SVV blir dekket inn gjennom midlertidig økt budsjetttramme for at det ikke skal medføre utsettelse av gjennomføring av oppgaver på et vegnett med stort vedlikeholdsetterslep.

- Før det skjer en budsjettmessig fordeling mellom de to vegadministrasjonene må det gjennomføres en uavhengig beregning basert på årlige budsjettoverføringer.
- Hva gjelder IT-systemer må fylkeskommunene stå fritt til å velge løsning og det må derfor også på dette området skje budsjettmessig overføring til fylkeskommunene.
- Fylkeskommunene forventer på linje med SVV at omstillingskostnader blir dekket inn gjennom midlertidig økt budsjetttramme.

9. Uavhengig direktorat

Vegdirektoratet vil fra 2020 få 10 fylkeskommuner å forholde seg til. Relasjonen mellom fylkeskommunene som nye veioperatører og direktoratet blir viktig for å sikre en god kompetanseoppbygging i fylkeskommunene. Med flere likestilte veioperatører må staten sikre at Vegdirektoratet praktiserer likebehandling. Dette er det vanskelig å se hvordan staten skal kunne sikre dersom Vegdirektoratet fremdeles skal være en del av Statens vegvesen, som er en veioperatør som fylkeskommunene. Trøndelag fylkeskommune mener staten ifm. reformen bør vurdere å skille direktoratet og operatørselskapet i to ulike organisasjoner.

- Vegdirektoratet bør i forbindelse med reformen vurderes utskilt fra Statens egen vegadministrasjon.



10. Konklusjoner fra Trøndelag Fylkeskommune

Trøndelag fylkeskommune konkluderer med følgende:

- Trøndelag fylkeskommune mener at SVV sin hovedkonklusjon ikke er i tråd med målene i reformen og at dette i stor grad henger sammen med feil utgangspunkt for analysen.
- Trøndelag fylkeskommune er av den oppfatning at prosessen ikke på tilstrekkelig måte har ivarettatt fylkeskommunenes interesser og ståsted.
- For å nå reformens mål, er det avgjørende å legge til rette for å utløse viktige effektiviseringsgevinster.
- For å nå reformens mål, er det avgjørende å legge til rette for forenkling, kunnskapsutvikling, innovasjon, utvikling og tydeliggjøring av ansvar. Vegeier må sitte i førersetet for denne utviklingen.
- En helhetlig fylkesvegadministrasjon med fokus på å utrede, planlegge, bygge, forvalte, drifte og vedlikeholde må vektlegges for å få gode, enhetlige og varige løsninger og er helt grunnleggende for reformens målsetninger. Det betyr at ansvaret for driftskontraktene må overføres fylkeskommunen samtidig med øvrig vegadministrasjon.
- Dersom man, stikk i strid med SVVs anbefaling, starter med en overføring av driftskontraktene kan det skje en trinnvis overføring som gir godt grunnlag for kompetanseoppbygging i fylkeskommunene.
- Det bør sikres at nye driftskontrakter som inngås før 2020 ikke har et behov for en overgangsordning.
- Fylkeskommunene har store muligheter til å hente ut samfunnsøkonomiske gevinster som ikke er mulig ved dagens ordning for driftskontrakter.
- Det må gjennom lov- eller forskriftsendringer tilrettelegges for samarbeidsavtaler mellom ulike vegeiere for effektiv gjensidig oppgaveløsning og kompetansedeling.
- Fylkeskommunen må stå fritt til selv å organisere sin virksomhet og personalmessige ressurser.
- Før det skjer en budsjettmessig fordeling mellom de to vegadministrasjonene må det gjennomføres en uavhengig beregning basert på årlige budsjettoverføringer.
- Hva gjelder IT-systemer må fylkeskommunene stå fritt til å velge løsning og det må derfor også på dette området skje budsjettmessig overføring til fylkeskommunene.
- Fylkeskommunene forventer på linje med SVV at omstillingskostnader blir dekket inn gjennom midlertidig økt budsjettamme.
- Vegdirektoratet bør i forbindelse med reformen vurderes utskilt fra Statens egen vegadministrasjon.