

**EYÞING**SAMBAÐ SVEITARFÉLAGA
Í EYJAFIRÐI OG ÞINGEYJARSYSLUM

Alþingi

Erindi nr. Þ 139/1704

komudagur 14.3.2011

Akureyri 10. mars 2011

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8 - 10
150 Reykjavík

Stjórn Eyþings hefur fengið til umsagnar frá samgöngunefnd Alþingis **frumvarp til laga um Farsýsluna, stjórnsýslustofnun samgöngumála (heildarlög), 385. mál.**

Stjórn Eyþings tekur ekki afstöðu til frumvarpsins.

f.h. stjórnar Eyþings

Pétur Þór Jónsson
framkvæmdastjóri



Ferðamálastofa
Icelandic Tourist Board

Alþingi
Erindi nr. P 139/IS77
komudagur 4.3.2011
Geirsgata 9 · 101 Reykjavík
Sími: 535-5500 · Fax: 535-5501
upplýsingar@icetourist.is
www.ferdamalastofa.is
www.ferdalag.is

Strandgata 29 · 600 Akureyri
Sími: 535-5510 · Fax: 535-5511
upplýsingar@icetourist.is
www.ferdamalastofa.is
www.ferdalag.is

Skrifstofa Alþingis
Bt. Nefndasviðs
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík
nefndasvid@althingi.is

Reykjavík, 28. febrúar 2011

Efni: Umsögn Ferðamálastofu við frumvarp til laga um Farsýsluna, stjórnsýslustofnun samgöngumála (heildarlög).
Mál: 385 - Þskj.: 542

Samgöngunefnd Alþingis hefur óskað eftir umsögn Ferðamálastofu við frumvarp til laga um Farsýsluna, stjórnsýslustofnun samgöngumála.

Ferðamálastofa gerir enga athugasemdir við umrætt frumvarp.

Virðingarfyllst,
F.h. Ferðamálastofu

Elías Bj. Gíslason, forstöðumaður þróunarsviðs

Alþingi
Erindi nr. D 139/3059
Komudagur 25.8.2011



Nefndasvið Alþingis
Skrifstofa Alþingis
150 REYKJAVÍK

Skógarhlíð 12
105 Reykjavík
Ísland/Iceland

sími/tel. +354 569 4100
fax +354 562 3619
www.caa.is

Tilv. yðar

Dags.

Tilv. vor
FMS11080170
Bréfalykill:
013

Dags.
23. ágúst 2011

Efni: Umsögn flugráðs um frumvarp til laga um Farsýslu, stjórnsýslustofnun samgöngumála

Hjálagt er umsögn flugráðs um frumvarp til laga um Farsýslu, stjórnsýslustofnun samgöngumála, lagt fyrir Alþingi á 139. löggjafarþingi 2010-2011.
Vegna aðstæðna gat flugráð ekki veitt umsögn um viðkomandi frumvarp fyrr en nú.

Umsögn Flugráðs
um frumvarp til laga um Farsýsluna, stjórnsýslustofnun samgöngumála.

Lagt fyrir Alþingi á 139. löggjafarþingi 2010-2011.

Flugráð mælir með aðgerðum sem fela í sér hagræðingu og sparnað í stjórnsýslunni. Það getur sameining stjórnsýslustofnanna gert, en gæta verður þess að ekki bitni á gæðum starfa, þjónustu og skilvirkni. Stórar stofnanir geta auðveldlega orðið óhagkvæmar í krafti stærðar sinnar og þróast í skrifinnskubákn þar sem afköst eru lítil og aðgengi fólks að þjónustunni flókið. Hagkvæmni með skilvirkri þjónustu, gæðum og afköstum í störfum getur einnig blómgastr í lítilli og sjálfstæðri stofnun. Dæmi um það er Flugmálastjórn Íslands sem viðkomandi frumvarp leggur til að verði lögð niður með því að sameinast öðrum stjórnsýslustofnunum á samgöngusviðum. Flugmálastjórn nýtur trausts í samskiptum við hagsmunaaðila sem afar mikilvægt er að varðveita og að því verði ekki stefnt í uppnám með skipulagsbreytingum.

Flugráð hvetur því eindregið til að fyrir liggi nákvæm greining á kostum þess að Flugmálastjórn verði lögð niður og sameinuð í Farsýsluna.

Verkefni Flugmálastjórnar á flestum sviðum eru mjög sérhæfð og eiga ekki samleið með öðrum verkefnum á samgöngusviðum nema að mjög takmörkuðu leyti. Verkefni stofnunarinnar lúta mjög ströngu og nákvæmu alþjóðlegu eftirliti og byggjast á stórum hluta á alþjóðareglum þar sem öryggi er í fyrirrúmi.

Flug og flugtengd starfsemi er hlutfallslega mjög öflugur atvinnuvegur á Íslandi þar sem framleiðslutekjur eru yfir 150 milljarðar kr. sem er áþekkt því sem er í fiskvinnslu og

álframleiðslu en meira en í orkuiðnaði og fiskveiðum. Um 80-85 % af tekjunum koma erlendis frá og er því um mjög mikilvægan útflutningsatvinnuveg að ræða. Aðeins um 15% af starfsemi stofnunarinnar snýst um málefni samgangna innanlands og um 80% snýst um alþjóðleg málefni. Til þess að flug sem atvinnuvegur geti dafnað áfram þarf hann bakhjarl í sjálfstæðri stofnun sem nýtur virðingar og traust á alþjóðavettvangi. Siglingaþjóðirnar Danir og Norðmenn sem hafa stóran flota í alþjóðasiglingum annast stjórnsýslu þeirra mála í sjálfstæðum stofnunum. Flugþjóðin Ísland ætti að gera hið sama varðandi flugmál.

Flugráð treystir því ef af fyrirhugaðri sameiningu verður, að flugmálastarfsemin verði sérstaklega aðgreind og njóti sjálfstæðis í störfum undir sérstakri stjórn. Það er mikilvægt í ljósi hins alþjóðlega umhverfis sem stjórnsýsla flugsins hrærist í og hve miklir hagsmunir eru í húfi.

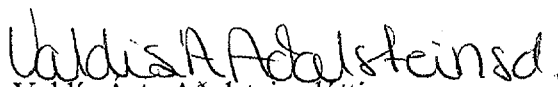
Í 3. gr. frumvarpsins er boðað almennum orðum samráð og samvinna með hlutaðeigandi aðilum og kveðið á um heimild fyrir ráðherra til að stofna fagráð hagsmunaðila til að vera vettvangur samráðs og upplýsingasamskipta á fagsviðum stofnunarinnar.

Flugráð telur að hér sé veikt að orði kveðið og gildi samráðs og samvinnu ekki metið sem skyldi. Í lögum um Flugmálastjórn er kveðið skýrt á um skipan flugráðs ráðherra og flugmálastjóra til ráðuneytis og hefur lögbundna umsagnarheimild. Auk þess lúta verkefni ráðsins að umfjöllun um stefnumótun í flugmálum, skipulagsbreytingum á verkswiði flugmálayfirvalda, breytingum á loftferðalögum og milliríkjasamningum um flugmál. Þá getur ráðherra vísað sérstökum erindum til ráðsins og flugmálastjóra ásamt einstökum ráðsmönnum heimilt að óska eftir að Flugráð taki til umfjöllunar einstök málefni er varða flugmál.

Flugráð vekur athygli á að þessi skipan hefur gefist vel. Umfjöllun flugráðs um flugmál hefur leitt til sparnaðar og hagkvæmni, eftir aðhald og eftirlit í stjórnsýslunni samhliða því að varðveita samráð og trausta samvinnu með hagsmunaaðilum og neytendum. Það er tæpast í takt við nýjar áherslur um gegnsæi, ábyrgð og opna stjórnsýslu að veikja samráð og samvinnu sem reynst hefur vel.

Flugráð leggur því til að að kveðið verðið skýrt á um lögbundna skipan samráðsnefnda á samgöngusviðum sem hafi stefnumótandi hlutverk á öllum verkefnasviðum samgöngumála, búi við frelsi til frumkvæðis og sé í stakk búið til að veita aðhald og eftirlit samhliða traustu samstarfi við hagsmunaaðila. Án efa yrði það styrkur fyrir starfssemi flugmálastjórnar í nýrri stofnun, að flugráð haldi áfram störfum sem um leið aðgreinir flugmálin frá öðrum mikilvægum verkefnum í umfangsmikilli Farsýslu.

Með kveðju
f.h. formanns flugráðs


Valdís Ásta Adalsteinsdóttir
ritari flugráðs

Alþingi
Erindi nr. P 139/1580
komudagur 4.3.11.



Nefndasvið Alþingis
Sigrún Helga Sigurjónsdóttir,
ritari
Alþingi v/Austurvöll
Austurstræti 8-10
150 REYKJAVÍK

Skógarhlíð 12
105 Reykjavík
Ísland/Iceland

sími/tel. +354 569 4100
fax +354 562 3619
www.caa.is

Tilv. yðar

Dags.

Tilv. vor
FMS11020162
Bréfalykill:
021

Dags.
5. mars 2011

Efni: Umsögn Flugmálastjórnar Íslands um frumvarp til laga um Farsýsluna

Meðfylgandi er umsögn Flugmálastjórnar Íslands um frumvarp til laga um Farsýsluna, stjórnarsýslustofnun samgöngumála þskj. 542 – 385 mál. Umsögnin var áður send í tölvupósti þann 3. mars sl.

Með kveðju

Halla S. Sigurðardóttir
Halla Sigrún Sigurðardóttir
framkvæmdastjóri stjórnarsýslusviðs

Meðfylgjandi: Umsögn Flugmálastjórnar og skýrsla vinnuhóps um verkefni, verklag og verkferla "Endurskipulagning samgöngustofnana", apríl 2010

Umsögn Flugmálastjórnar Íslands um frumvarp til laga um Farsýsluna, stjórnsýslustofnun samgöngumála þskj. 542 – 385 mál

Umsögn FMS skiptist í fjóra hluta: I Almennt, II Þáttur flugmála, III Starfsmannamál og IV Um einstakar greinar frumvarpsins

Stutt samantekt: Flugmálastjórn Íslands telur að tillaga um stofnun Farsýslunnar sé ekki tímabær, þar sem hvorki hefur tekist að sýna fram á fjárhagslegan né faglegan ávinning af lögunum. Þvert á móti sýnir reynsla Finna og Svía að kostnaður hefur aukist. Hins vegar telur Flugmálastjórn að ef af stofnun Farsýslunnar verður þá eigi að vera unnt að búa svo um hnútana að flugmál dafni áfram þó kostnaður verði væntanlega meiri en áður.

I Almennt

Flugmálastjórn Íslands (FMS) leggst ekki gegn frumvarpi þessu sem slíku enda verði staðið við alþjóðlegar skuldbindingar landsins um eftirlit með flugstarfsemi og að hinni nýju stofnun verði gert kleift að sinna stjórnsýsluverkefnum í flugmálum. Hins vegar er bent á að hér er fyrst og fremst um pólitíska ákvörðun að ræða en ekki er byggt á faglegum eða fjárhagslegum sjónarmiðum.

Í frumvarpinu er vísað til þess að “[e]ndurskipulagning samgöngustofnana get[ur] bæði falið í sér faglegan ávinning og rekstrarlega hagræðingu.” Þó er í frumvarpinu engu að síður aðeins hampað þeim þáttum sem taldir eru hagkvæmir en ekki fjallað um þá þætti sem gætu leitt til lakari niðurstöður bæði fjárhagslega og faglega. Ekki liggur fyrir áhættumat varðandi breytinguna. Fulltrúar stofnunarinnar í stýrihópnum báðu margsinnis um að lagðir yrðu fram útreikningar sem sýndu hvar væntanleg hagræðing ætti að eiga sér stað. Við því var ekki orðið heldur látið nægja að segja að reynslan sýni o.s.frv. Þá má búast við að boðleiðir verði allar lengri í sameiginlegri stofnun og sveigjanleiki til að bregðast hratt við aðkallandi aðstæðum minnki en tryggja verður að slíkt hafi ekki áhrif á flugöryggi. Efast má um að þeim markmiðum sem að er stefnt verði náð með þessu frumvarpi eða yfir höfuð með sameiningu þessara stofnana. Flugmálastjórn telur að skipulag Farsýslunnar hafi ekki verið sett skýrt fram. Það verður t.a.m. ekki séð að sameining miðað við það skipulag sem lesa má út úr athugasemdum við frumvarpið og umfjöllun stýrihóps muni auka faglegan styrk, leiða til skýrari verkaskiptingar, bæti þjónustu og árangur, einfaldi og leiði til gagnsærri stjórnsýslu, auki markvissara samráð við hagsmunaaðila eða leiði til aukinnar hagkvæmni eða bættrar nýtingu fjármuna til samgöngumála. Leiða má líkum að því að hið gagnstæða verði niðurstaðan í einhverjum tilfellum. Þetta byggist annars vegar á því að stofnanirnar virðast undirmannaðar og því ekki um vannýtta starfskrafta að ræða og hins vegar á reynslu þeirra þjóða sem hafa farið í þessa vegferð t.d. Svía þar sem orðið hefur til nýtt lag yfirstjórnenda með umtalsverðum viðbótarkostnaði. Í Finnlandi hafa svipaðar breytingar verið gerðar og reynslan áþekk og hjá Svíum.

Flugmálastjórn telur líkur á því að sameiningin muni ekki auka faglegan styrk þar sem starfsemi þessara stofnana er á ólíkum sviðum og er með þeim hætti að lítil sem engin samþætting getur orðið á störfum sérfræðinga á fagsviðum. Greining á ferlum stofnananna, sbr. Lokaskýrslu vinnuhóps um „Verkefni, verklag og verkferla“, Apríl 2010 (hér eftir, ferlahóps – fylgir í viðhengi) sýndi að grundvallarferli þeirra eru mjög ólík enda krefjast þau sérfræðinga með mjög ólíka menntun og



FLUGMÁLASTJÓRN ÍSLANDS
Icelandic Civil Aviation Administration

Þjálfun þvert á það sem kemur fram í athugasemdum með frumvarpinu. Fullyrðingar í kafla um ávinning af endurskipulagningu við samþættingu ferla eru algerlega á skjön við það sem fram kemur í skýrslu ferlahóps og fullyrðing um að „...nær engir verkferlar eru fyrir fram taldir ósamþættanlegir...“ er algerlega út í loftið. Þarf ekki annað en að skoða töflu 7.4 og mynd 7.2 í skýrslunni til að sjá að svo er ekki. Í sama kafla er verið er að reikna út hagræðingu til lækkunar á yfirstjórnarkostnaði um 50% og hagræðingu vegna samþættingar ferla um 14% sem saman gefur 11% af heildar rekstrarkostnaði og dregin sú ályktun að hagræða megi um 10-15% af rekstrarútgjöldum. Þessar ályktanir eru ekki rökstuddar með útreikningnum og eru ekki niðurstaða ferlagreiningar ferlahóps. Skýra verður betur forsendur og niðurstöður greiningar í athugasemdum með frumvarpi með gögnum og útreikningum.

Í kafla um þörf á hagræðingu á næstu árum er talið að sameining feli í sér kostnað og síðar að bein hagræðing skili sér ekki að fullu fyrr en á öðru eða þriðja ári frá sameiningu. Hinsvegar er fullyrt í umsögn fjármálaráðuneytis í fylgiskjali að strax árið 2012 muni afkoma ríkissjóðs batna um 207 Mkr. vegna samlegðaráhrifa og aukinna tekjuöflunar. Hér virðast þessar tvær fullyrðingar stangast á.

Þegar liggur fyrir skýr verkaskipting í núverandi stofnunum, það að samþætta heimildaveitingar, eftirlit og stjórnsýslu allra samgöngugeira leiðir ekki til skýrari verkaskiptingar eitt og sér. Í frumvarpinu er sameining talin bæta þjónustu og árangur, efla einfaldari og gagnsærri stjórnsýslu. Ekki verður séð hvernig þetta á að gerast sé miðað við skýrslu ferlahóps, þar sem þessar stofnanir starfa á ólíkum sviðum, þjóna fjölbreyttri flóru viðskiptavina og veita sérhæfða þjónustu og eftirlit. Mikil hættu er hins vegar á því að sérhæfing og þjónusta gagnvart einstökum viðskiptavinahópum gæti raskast. Sama á við um hugmyndir um að sameiningin muni auka markvissara samráð við hagsmunaaðila eða leiða til aukinnar hagkvæmni eða bæta nýtingu fjármuna til samgöngumála. Ekki hafa verið færð rök fyrir því hvernig þessi atriði muni ganga upp.

Í frumvarpinu er vísað til þess að “[f]aglegur ávinningur ligg[er] einkum í bættum möguleikum stofnana til að sinna hlutverki sínu í samfélaginu og bregðast við breyttum kröfum til starfsemi þeirra. Aðgreining stjórnsýslu frá framkvæmdum og rekstri mætir innlendum og erlendum kröfum um faglega og hlutlausu stjórnsýslu og tryggir að sambærilegar kröfur séu gerðar til framkvæmda og rekstrar mannvirkja og annarra þátta samgöngumála.” Þessar breytingar voru gerðar á Flugmálastjórn árið 2007, þ.e.a.s. þegar framkvæmda- og þjónustuverkefni voru færð til Flugstoða ohf. (síðar Isavia).

Hins vegar má nefna að með lagafrumvarpinu felast möguleikar strax í upphafi í sameinaðri móttökupjónustu og húsnæðismálum og þegar fram í sækir til samþættingar í stoðdeildum eins og fjármálum, starfsmannapjónustu, rekstri gæðakerfa, rekstri upplýsingakerfa og iagalegri ráðgjöf. Í skýrslu ferlahóps kemur skýrt fram að ef fara á þá leið að sameina, verði lögð áhersla á að samþætta fyrst stoðferla en að fagsviðunum verði haldið aðgreindum, loft, land og sjór. Tíminn verði svo að leiða í ljós hvort einhver samþætting fagferla geti átt sér stað eftir að stofnunin hafi tekið til starfa. Þetta kemur fram í skýrslu ferlahóps í kafla 7 þar sem dregið er fram í töfium hvaða ferli þetta eru og í kafla 8 þar sem lagðar eru fram tillögur að úrfærslu. Þó ber að nefna að upplýsinga/kerfismálum hefur verið úthýst hjá Flugmálastjórn og er kostnaður við þróun á gagnagrunnum mjög lágur. Fundarherbergjum og mötuneyti er deilt með einkaaðilum í núverandi húsnæði og því er nánast engar hagræðingar að vænta á þessum sviðum af hálfu FMS.



FLUGMÁLASTJÓRN ÍSLANDS
Icelandic Civil Aviation Administration

Þá eru gerðar verulegar athugasemdir við þá nálgun sem lögð er til grundvallar við mat á greiningu á samþættingarmöguleikum og þær forsendur sem eru tilgreindar um möguleika á hagræðingu. Þar er byggt á þeim grundvallarmisskilningi að í þessum hópi sé hópur stjórnenda sem séu vannýttir og að hægt verði að samnýta eða samþætta verkefni starfsfólks. Nánast allir stjórnendur hjá Flugmálastjórn eru bæði yfirmenn og sérfræðingar auk þess að vegna niðurskurðar undanfarinna ára eru allir starfsmenn og sérfræðingar stofnunarinnar þegar yfirhlaðnir af verkefnum. FMS á erfitt með að sjá, miðað við það að framan er sagt, hvernig hægt verður að uppfylla alþjóðlegar skuldbindingar ríkisins og halda uppi þjónustustigi ef ekki verður ráðið í störf þeirra sem hætta vegna aldurs.

Þá er vísað til þess í frumvarpinu að hagræðing samfara endurskipulagningu við sameiningu bæti möguleika stofnana til að taka á sig lækkun útgjalda án skerðingar þjónustustigs. Flugmálastjórn telur þessa fullyrðingu algerlega óraunhæfa þar sem eins og áður hefur komið fram hafa þessar stofnanir allar búið við niðurskurð síðustu þrjú ár og enga umframgetu eða aukatíma er að finna í starfsmannahópnum. Þá verður hagkvæmni stærðarinnar ekki lögð til grundvallar því kostnaður bak við starfsmenn þessara stofnana er ekki meiri en hjá stærri stofnunum.

II Þáttur flugmála

Það vekur athygli að ráðist skuli í verkefni sem þetta, þegar flest bendir til að kostnaður flugmála muni aukast bæði þegar horft er til skemmri og lengri tíma, sé horft á reynslu í nágrannalöndum okkar þar sem umsvif í flugiðnaði hafa ekki dregist saman og eftirlitskröfur aukast.

Í athugasemdum með frumvarpinu er bent á að kostnaður við sjálfa sameininguna geti verið nokkur í upphafi sem merkir að kostnaður til skemmri tíma eykst. Þessi aukni kostnaður á reyndar að skila sér strax í hagræðingu og talin forsenda sameiningarinnar. Flugmálastjórn Íslands efast um að þessi hagræðing skili sér, öfugt við það sem fjallað er um í hluta athugasemda með frumvarpinu, en engir útreikningar liggja fyrir.

Eins og fyrr segir sýndi greining ferlavinnuhóps að grundvallarferli þeirra stofnana sem mynda eiga Farsýsluna eru mjög ólík enda krefjast þau sérfræðinga með mjög ólíka menntun og þjálfun þvert á það sem kemur fram í athugasemdum með frumvarpinu. Af um 40 ársverkum hjá Flugmálastjórn Íslands krefjast um 30 sérfræðilekkingar, flugmanna, flugvéltækna, flugumferðarstjóra og sérmenntaðra og þjálfðra tæknimanna. Starfsfólk er þjálfað og hæfiskilyrði bundin í alþjóðlegum reglum. Starfsemi stofnananna er mjög ólík þó svo að allar tengist samgöngum. Það sem einkennir stóran hluta verkefna Flugmálastjórnar snýr að starfsemi sem hefur mikla erlenda og alþjóðlega skírskotun eins og starfsemi flugrekenda, rekstur viðhaldsstöðva og rekstur flugleiðsögu á Norður Atlandshafinu; starfsemi þar sem yfir 80% af tekjum er erlendur gjaldeyrir og heildarvelta yfir 150 milljarðar króna. Þessir aðilar hafa starfsstöðvar út um allan heim t.d. í Moskvu og Kuala Lumpur og eru undir beinu eftirliti Flugmálastjórnar, þó svo að megin eftirlit FMS sé með höfuðstöðvum þeirra á Íslandi. Flugmálastjórn gætir hagsmuna Íslands á alþjóðavettvangi t.d. með aðstoð við gerð loftferðasamninga til að tryggja starfsemi og grósku í íslenskum flugiðnaði. Eins og fram kemur í hluta þessarar umsagnar eru meginverkefni millistjórnenda stofnunarinnar, jafnt deildarstjóra og framkvæmdastjóra að taka beinan þátt, sem sérfræðingar í heimildarveitingum og eftirliti og leiðbeina og styðja þá sérfræðinga og eftirlitsmenn sem undir þá heyra. Það fæst enginn sparnaður með því að ætla að fækka slíkum stjórnendum þegar fram í sækir, heldur myndi það setja umgjörð eftirlits með flugöryggi í uppnám haldi umfang flugmála áfram að vera svipað og verið hefur.



FLUGMÁLASTJÓRN ÍSLANDS
Icelandic Civil Aviation Administration

Flugmálastjórn Íslands nýtur mikils traust almennings samkvæmt skoðunarkönnun Capacent 2011 (4,0 stig af 5 mögulegum). Aðilar sem hafa heimildir frá stofnuninni og eru með mestu umsvifin segja að þjónustan sé ekki betri hjá nokkurri annarri flugmálastjórn (umfjöllun í Flugráði), gjaldskrá er ¼ til ½ af því sem er hjá nágrannaríkjunum (vinna við samanburð á gjaldskrá) stofnunin kemur vel út í úttektum erlendra aðila t.d. Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) og Alþjóðaflugmálastofnuninni (úr skýrslu ICAO vegna USOAP 2011) og nýtur því trausts erlendra flugmálayfirvalda og starfsmenn gefa vinnustaðnum háa einkunn, um 8 af 10 mögulegum (könnun). Það er mikilvægt að þessum árangri sé ekki fórnað.

Eins og fram kemur í upphafi þá telur Flugmálastjórn Íslands ekki að frumvarpið hindri að unnt verði að sinna megin verkefnum núverandi stofnunarinnar innan Farsýslunnar. Þó telur stofnunin að ekki hafi verið sýnt fram á fjárhagslega hagræðingu eða faglegan ávinning með sameiningu stofnana. Rök má færa fyrir því að kostnaður muni aukast við að uppfylla alþjóðareglur og skuldbindingar og hugsanlega taki lengri tíma að annast heimildarveitingar fyrir aðila í flugi vegna stærri og flóknari stofnunar. Það síðarnefnda fer alfarið eftir því hvernig flugmálum verður komið fyrir í stjórnskipan Farsýslunnar. Að auki verður að tryggja að kostnaður vegna sameiningar til skemmri og lengri tíma bitni ekki á faglegri starfsemi stofnunarinnar og að framlag til Farsýslu taki mið af kostnaði sem hlýst af við breytingarnar.

III Starfsmannamál

Flugmálastjórn Íslands telur mikilvægt ef af stofnun Farsýslunnar verði að staðið verði við þau loforð er gefin voru í stýrihópi og starfsmannahópi varðandi réttindi starfsmanna. Það er að segja að öllum starfsmönnum verði boðin sambærileg störf á sambærilegum kjörum og að biðlaunaréttur verði tryggður.

Í ný framlögðu frumvarpi, þskj. 207- 190. mál, frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 41/2007, um landlækni, með síðari breytingum, og um brottfall laga nr. 18/2003, um Lýðheilsustöð, vegna stofnunar nýs embættis landlæknis og lýðheilsu er skýrar kveðið á um stöðu og réttindi starfsmanna en í frumvarpi um Farsýslu. Flugmálastjórn telur að slíkt ákvæði eigi einnig heima í frumvarpi um Farsýslu.

IV Um einstaka greinar frumvarpsins

Um 1.gr.Hlutverk og markmið

Flugmálastjórn Íslands telur eðlilegra að Farsýslan verði *sjálfstæð* stofnun fremur en sérstök stofnun. Bæði með tilliti til meðferðar stjórnsýslumála og til að skapa sveigjanleika Farsýslunnar til að afla sér sértekna. Að minnsta kosti er eðlilegt að tilteknar ákvarðanir Farsýslunnar verði undanskyldar stjórnsýslukæru til ráðuneytisins. Það verður að teljast varhugaverð stjórnsýsla að Innanríkisráðuneytið verði úrskurðaraðili í málum þar sem það hefur beinna hagsmuna að gæta eins og varðandi rekstur flugvalla en ráðuneytið gerir þjónustusamning við Isavia ohf. um slíkan rekstur. Sem dæmi má nefna að ef Farsýslan, eftir úttekt FMS á flugvelii sem Isavia rekur, krefst úrbóta þá er sú ákvörðun kæraneleg til þess sem á að greiða fyrir úrbæturnar.

Um 3. gr. Samvinna og samráð



FLUGMÁLASTJÓRN ÍSLANDS
Icelandic Civil Aviation Administration

Það hefur verið eitt af verkefnum Flugmálastjórnar Íslands að stuðla að eflingu flugmála í landinu t.d. með því að stuðla að gerð samninga við önnur ríki um gagnkvæma viðurkenningu á starfsemi og annast samskipti við erlend flugmálayfirvöld vegna ýmissa atriða varðandi rekstur rekstraraðila í flugi sem reka starfsemi sína héðan. Flugmálastjórn Íslands leggur því til að í 3 .mgr. verði bætt eftirfarandi:

„Farsýslan skal ennfremur eftir því sem tæk eru á greiða fyrir og aðstoða þá sem hafa heimildir frá stofnuninni til að sinna verkefnum á erlendum mörkuðum.“

Um 4.gr. Verkefni Almennt

Í greinina vantar að tiltaka rekstraraðila sem fá heimildir frá stofnuninni. Inn í 2. mgr. mætti skjóta eftirfarandi:

Stofnunin setur reglur um leyfi og heimildarveitingar til rekstraraðila tengdum samgöngum og annast framkvæmd þeirra

Um 6 gr. Eftirlitsskyld starfsemi, rannsóknarheimildir o.fl.

Í 6 gr. verði Farsýslu einnig heimilt að stöðva eða takmarka rekstur eftirlitsskylds aðila.

Starfsemi í samgöngum fellst ekki eingöngu í að reka farartæki heldur líka viðhaldstöðvar, skoðunarstöðvar, flugleiðsögu, flugvelli, flugskóla o.fl.

Lagt er til að við 3. mgr. verði bætt eftirfarandi:

Farsýslunni er heimilt að fyrirskipa stöðvun eða takmörkun á starfsemi eftirlitsskyldra aðila, svo og stöðvun og kyrrsetningu ökutækja loftfara

Um 8.gr. Verkefni tengd loftferðum

2 tl. veita leyfi til hvers konar reksturs sem skilgreindur er í loftferðalögum og reglugerðum settum á grundvelli þeirra, eins og flugreksturs, rekstur viðhaldstöðva, rekstur fyrirtækja sem annast viðhaldsstjórnun, flugskóla, skóla fyrir flugleiðsöguþjónustu og flugvéltækna, flugleiðsöguþjónustu, reksturs flugvalla og flugstöðva, sem og að hafa samfellt eftirlit með starfseminni.,

Um 10.gr. Alþjóðlegt samstarf

Þarna komi fram að stofnunin þarf að tryggja gagnkvæma viðurkenningu á heimildum gefnum út á Íslandi fyrir fyrirtæki og einstaklinga í flugstarfsemi.

Um 12. gr. Gjaldtaka ofl.

Í 12. gr. kveðið á um 500,- kr. gjald (umferðaröryggisgjald). Misræmi er milli þessa frumvarps og frumvarps til umferðarlaga en þar er kveðið á um sama gjald 400,- kr. í 116 gr.

Um ákvæði til bráðabirgða

Í 1. tl er fjallað um starfsmenn stofnana. Eftir umræður við starfsmenn og kjarafélög þeirra komu athugasemdir fram um starfsskjör. Óskað er eftir því að greinin verði svohljóðandi:



FLUGMÁLASTJÓRN ÍSLANDS
Icelandic Civil Aviation Administration

1. tl. Starfsmönnum stofnana sem sinnt hafa þeim verkefnum sem munu heyra undir Farsýsluna samkvæmt lögum þessum og eru í starfi við gildistöku laga þessara skal boðið *sambærilegt* starf hjá hinni nýju stofnun og *skuli halda starfskjörum sínum*. Um réttarvernd starfsmanna til starfa hjá Farsýslunni fer eftir ákvæðum laga um réttindi og skyldur starfsmanna ríkisins, nr. 70/1996, með síðari breytingum, og laga um réttarstöðu starfsmanna við aðilaskipti að fyrirtækjum, nr. 72/ 2002, eins og við á hverju sinni. Ákvæði 7. gr. laga nr. 70/1996, um réttindi og skyldur starfsmanna ríkisins, gilda ekki um störf sem ráðið er í samkvæmt þessum tölulið.

Jafnframt er mikilvægt að yfirlýsing liggi fyrir um að þiggi starfsmaður sem á rétt á biðlaunum ekki starf hjá hinni nýju stofnun, eigi hann kost á því að fara á biðlaun.

2. tl. Flugmálastjórn leggur til að ef af sameiningu stofnana verði, þá verði staða forstjóra auglýst. Einnig telst vart samræmast góðum stjórnsluháttum að ráðherra samþykki skipurit hinnar nýju stofnunar.

Endurskipulagning samgöngustofnana

Vinnuhópur um verkefni, verklag og verkferla

Lokaskýrsla vinnuhóps

Apríl 2010

Efnisyfirlit

Formáli.....	5
1. Inngangur.....	6
1.1. Hlutverk	6
1.2. Þátttakendur	6
1.3. Verkefni.....	6
1.4. Vinnuaðferð hópsins.....	7
1.5. Fundir, framvinda og milliniðurstöður.....	9
2. Áfangaskýrslan og skipting verkefna.....	9
3. Greining verkferla	10
4. Framsetning greiningar – Excel skjalið sem grundvöllur	11
5. Samþættingar möguleikar	13
6. Ferli í flokki 3 og 4 – Fagferlar/sérfræðiferlar	14
7. Niðurstöður um flokkun ferla – Grundvöllur að gerð skipurits hinna nýju stofnana	15
7.1. Flokkun ferla m.t.t. samþættingar	15
7.2. Notkun líkansins.....	17
7.3. Önnur verkefni sem lögð voru fyrir vinnuhópinn.	17
7.4. Tillaga að skipan verkferla byggð á einni einfaldri greiningu.....	18
8. Lokaorð.	20
Viðaukar A og B – Ferlagreining fyrir Stjórnsýslustofnun og Framkvæmdastofnun.....	21
Viðauki A: Ferlar núverandi stofnana færðir undir Stjórnsýslustofnun	23
Viðauki B: Ferlar núverandi stofnana færðir undir Framkvæmdastofnun	37

Formáli

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið setti á stofn vinnuhóp um verkefni, verklag og verkferla með verkefnaáætlun sem nefnist „Endurskipulagning samgöngustofnanna – Verkefnaáætlun“ frá 9.12.2009. Óskað hafði verið eftir tilnefningu í vinnuhópinn frá Flugmálastjórn Íslands, Siglingastofnun, Umferðarstofu og Vegagerðinni nokkru áður og til fyrsta fundar var boðað 27.11.2009. Ekkert erindisbréf var sent meðlimum vinnuhópsins en hópurinn leit svo á að unnið skyldi í samræmi við verkefnaskjalið „Endurskipulagning samgöngustofnanna – Verkefnaáætlun“ frá 9.12.2009.

Nauðsynlegt reyndist að endurskipuleggja efnistöð og tímaáætlun frá því sem fram kemur í verkefnaáætlun frá 9.12.2009 og var verkefninu skipt í þrjá meginverkbætti í stað tveggja. Áfangaskýrslu var skilað þann 3. febrúar 2010. Með þessari skýrslu og líkani því sem fylgir skýrslunni telur vinnuhópurinn sig hafa formlega lokið störfum. Tímaáætlun hefur staðist þegar á heildina er litið en upphaflega var reiknað var með að endanleg skil yrðu í maí. Vinnuhópurinn mun vera til taks við að útskýra nánar og rökstyðja niðurstöður sínar ekki síst er reiknað með því í tengslum við notkun líkansins.

Reykjavík, 14. apríl 2010

Flugmálastjórn Íslands

Pétur K. Maack,

Reynir Sigurðsson

Siglingastofnun

Sigurður Áss Grétarsson

Umferðarstofa

Dagný Jónsdóttir

Vegagerðin

Kristín H. Sigurbjörnsdóttir

Samgöngu-sveitarstjórnarráðuneytið

Sigurbergur Björnsson

1. Inngangur

Verkefni hópsins var skilgreint á eftirfarandi hátt í verkefnaáætlun samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins frá 9.12. 2009:

1.1. Hlutverk

- Hlutverk vinnuhópsins er að greina verkefni í stjórnsýslu annars vegar og framkvæmdir, viðhald og rekstur hins vegar, greina verklag og verkferla stofnana, leggja mat á samlegð og mögulega samþættingu þvert á núverandi stofnanir.
- Vinnuhópurinn greinir styrkleika hverrar stofnunar og helstu verkefna þeirra, möguleika á að bæta verklag og árangur og leggur fram tillögur að framtíðarverklagi á grundvelli bestu aðferða (best practice).

1.2. Þátttakendur

- Pétur K. Maack, flugmálastjóri og Reynir Sigurðsson, framkvæmdastjóri flugleiðsögu – og flugvallasviðs, Flugmálastjórn (formennska í höndum Flugmálastjórnar)
- Helgi Jóhannesson forstöðumaður stjórnsýslusviðs og Sigurður Áss Grétarsson forstöðumaður hafnasviðs, Siglingastofnun.
- Kristín H. Sigurbjörnsdóttir, framkvæmdastjóri stjórnsýslusviðs, Vegagerðin
- Dagný Jónsdóttir, framkvæmdastjóri ökutækjasviðs og rekstrarsviðs, Umferðarstofa.
- Sigurbergur Björnsson, skrifstofustjóri, Sigurður Örn Grétarsson lögfræðingur samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti.

1.3. Verkefni

Verkefni hópsins voru í upphafi skilgreind nánar á eftirfarandi hátt

- Skipting verkefna (faglegra viðfangsefna) í stjórnsýslu annars vegar og framkvæmdir, viðhald og rekstur hins vegar. Ef ekki er augljóst hvar verkefni flokkast skal hópurinn gera tillögu um það (aðrar stofnanir koma líka til greina)
- Verkefni, verklag, verkferlar, samlegðaráhrif og möguleg samþætting á sviði stjórnsýslu.
- Verkefni, verklag, verkferlar, samlegðaráhrif og möguleg samþætting á sviði framkvæmda.
- Verkefni, verklag, verkferlar, samlegðaráhrif og möguleg samþætting á sviði viðhalds og rekstrar.
- Verkefni, verklag, verkferlar, samlegðaráhrif og möguleg samþætting á sviði áætlunargerðar og arðsemismats (samgönguáætlunar).
- Verkefni, verklag, verkferlar, samlegðaráhrif og möguleg samþætting á sviði samgönguöryggis.
- Kortlagning og greining á tengslum við samstarfsaðila og viðskiptavin.
- Skerpa á verkaskiptingu og verkferlum ráðuneytis og stofnana.

1.4. Vinnuaðferð hópsins

Á fyrstu fundum skipulagði hópurinn vinnu sína og áherslur. Ljóst þótti að megin áherslur væru í fyrsta lagi á skiptingu verkefna núverandi stofnana á milli tveggja nýrra stofnana sem fengu vinnuheitin „Stjórnsýslustofnun“ og „Framkvæmdastofnun“. Í öðru lagi væri um að ræða að megin verkferli einstakra stofnana yrðu greind á samræmdan hátt og verkferlin sett annars vegar undir „Stjórnsýslustofnun“ og hins vegar „Framkvæmdastofnun“. Í þriðja lagi yrði hugað að möguleikum á samþættingu einstakra ferla.

Með ofangreindar áherslur að leiðarljósi var verkefninu skipt í þrjá verkþætti eins og fram kemur í eftirfarandi töflu og jafnframt var í töflunni lýst á stuttan hátt hver staða og hlutverk einstakra stofnana og ráðuneytis væri í hverjum áfanga fyrir sig.

Tafla 1.1: Yfirlit yfir verkefni vinnuhópsins, brotið niður á stofnanir og verkþætti.

Stofnun/ Verkþáttur	1. Greina verkefni í stjórnsýslu annars vegar og framkvæmdir, viðhald og rekstur hinsvegar	2. Greina verklag og verkferla stofnana	3. Leggja mat á samlegð og mögulega sambættingu þvert á núverandi stofnanir	
			<i>Stjórnsýslust.</i>	<i>Framkvæmdast.</i>
Flugmálastjórn	Greina verkefni stofnunarinnar. Öll verkefni eru á sviði stjórnsýslu.	Greina ferla á sviði, stjórnsýslu, samgönguöryggis. Kortlagning og greining á tengslum við samstarfsaðila og viðskiptavinum.	Samlegðaráhrif og möguleg sambætting.	Á ekki við
Umferðarstofa	Greina verkefni stofnunarinnar. Öll verkefni eru á sviði stjórnsýslu.	Greina ferla á sviði stjórnsýslu, samgönguöryggis. Kortlagning og greining á tengslum við samstarfsaðila og viðskiptavinum.	Samlegðaráhrif og möguleg sambætting.	
Vegagerðin	Greina verkefni stofnunarinnar. Skipta upp í stjórnsýslu og framkvæmdir.	Greina ferla á sviði stjórnsýslu, framkvæmda, samgönguöryggis Kortlagning og greining á tengslum við samstarfsaðila og viðskiptavinum.	Samlegðaráhrif og möguleg sambætting.	Samlegðaráhrif og möguleg sambætting.
Siglingastofnun	Greina verkefni stofnunarinnar. Skipta upp í stjórnsýslu og framkvæmdir.	Greina ferla á sviði stjórnsýslu, framkvæmda, samgönguöryggis. Kortlagning og greining á tengslum við samstarfsaðila og viðskiptavinum.	Samlegðaráhrif og möguleg sambætting.	Samlegðaráhrif og möguleg sambætting.
Ráðuneyti	Á ekki við	Greina ferla sem snúa að stofnunum.	Skerpa á verkaskiptingu og verkferlum ráðuneytis og stofnana.	Skerpa á verkaskiptingu og verkferlum ráðuneytis og stofnana.

1.5. Fundir, framvinda og milliniðurstöður

Á tímabilinu voru haldnir 13 fundir, oftast vikulega, og skilað einni áfangaskýrslu. Hafður var sá háttur á að gerð var grein fyrir stöðu verkefnisins hjá einstökum stofnunum í hverri fundargerð þar sem tilsvarende tafla, og hér að framan er sýnd, var fyllt út. Töluverður tími fór í upphafi að fá úr því skorið hvað í raun ætti að teljast stjórnsýsluverkefni og hvað væri framkvæmdaverkefni þar sem ljóst væri að báðar stofnanirnar ættu að vera sérstakar A-hluta stofnanir samgöngu- og sveitarstjórnaráðuneytisins og þar með sinna þær báðar stjórnsýslu í víðum skilningi. Til að greiða úr þessu lagði Sigurður H. Helgason verkefnistjóri heildarverkefnisins fram plagg merkt „Aðgreining hlutverka í skipulagi samgöngumála“ dagsett 6. janúar 2010. Siglingastofnun taldi óheppilegt að verkefnum stofnunarinnar yrði skipt upp í samræmi við þær áherslur sem fram kæmu í plagginu. Ákveðið var þá að sérstakur fundur yrði milli ráðuneytisins og Siglingastofnunar undir stjórn verkefnisstjóra til að greiða úr málinu án þátttöku annarra úr vinnuhópnum. Fyrst þá var unnt að hefja fyrir alvöru vinnu við að aðgreina núverandi verkefni Vegagerðar og Siglingastofnunar í verkefni „Stjórnsýslustofnunar“ og „Framkvæmdastofnunar“.

Ráðuneytið skar að lokum úr um hvar einstök verkefni skyldu vera. Þar var væntanlega haft til hliðsjónar plagg Sigurðar H. Helgasonar merkt drög 26. janúar 2010.

2. Áfangaskýrslan og skipting verkefna

Við gerð áfangaskýrslunnar var haft að leiðarljósi plaggið „Skipting hlutverka samgöngustofnunnar milli stjórnsýslustofnunnar og framkvæmdastofnunar“ drög 26. janúar 2010. Vinnuhópurinn skilaði síðan áfangaskýrslu 1 „Greining verkefna í stjórnsýslu annars vegar og framkvæmdir, viðhald og rekstur hins vegar“ þann 3. febrúar 2010. Þar með var verkþætti eitt lokið af hálfu vinnuhópsins.

Rétt er að geta þess að enn þá þarf að skýra nánar hvar heppilegast er að koma fyrir fáeinum en mikilvægum verkefnum eins og þróun og rannsóknum. Skynsamlegast er að slíkar ákvarðanir verði teknar sem fyrst, t.d. varðandi ákvörðun um skiptingu mannauðs á milli nýju stofnananna. Auk þess skiptir ákvörðunin máli fyrir þarfagreiningu á húsnaði og aðstöðu fyrir nýjar stofnanir og greiningu á fjárþörf. Enn fremur er ljóst að stoðferli eins og fjármálstjórn verður í báðum stofnunum og hlutverk þessa vinnuhóps er ekki að gera grein fyrir hvernig þau verkefni flytjast frá núverandi stofnum til hinna tveggja nýju. Þessum vinnuhóp var eingöngu ætlað að skoða hin faglegu viðfangsefni núverandi stofnana. Fáein núverandi verkefni stofnananna skiptast upp og verða í bæði „Stjórnsýslustofnun“ og „Framkvæmdastofnun“ þó svo að eðli þeirra verði mismunandi. Þau verkefni varða:

- Reglur um vegi, brýr, hafnir, sjóvarnir og jarðgöng
- Úttektir á vegamannvirkjum og vegaumhverfi
- Vaktstöð siglinga

Að lokum er rétt að geta þess að einstök verkefni sem eru mikilvæg en ná ef til vill ekki einu mannári geta verið háð þekkingu einstakra starfsmanna og það verður þá að koma í ljós við endanlegan flutning starfsmanna til núverandi stofnana hvar heppilegast sé að koma slíkum verkefnum fyrir.

3. Greining verkferla

Í verkþætti tvö var ráðist í að greina einstaka verkferla núverandi stofnana. Í verkferlinu („process“) er tilteknu inntaki breytt í úttak með hjálp aðfanga („resources“). Sá sem tekur við úttakinu og óskaði eftir því er viðskiptavinur ferlisins. Auk þess er einhver, einstaklingur eða rekstrareining sem er eigandi ferlisins og ber ábyrgð á því að ferlið eigi sér stað og uppfyllir allar kröfur sem gerðar eru til þess. Bæði kröfur sem viðskiptavinur gerir til ferlisins svo og kröfur sem opinberir aðilar gera.

Þau ferli sem um ræðir í núverandi stofnunum og ráðuneytinu eru fremur þjónustulegs eðlis en framleiðslulegs eðlis. Í framleiðsluferli þá á sér stað „fýsísk“ breyting á inntaki í úttak eins og við byggingu brúa, hafna eða vega. Núverandi stofnanir annast sjaldan sjálfar framkvæmdina þó svo að þær sjái um að verkin séu unnin t.d. með útboði. Ferli sem eru beint þjónustulegs eðlis er t.d. umsókn um rekstur viðhaldsstöðvar í flugi, umsókn um haffærivottorð, umsókn um eigandaskráningu á bíl og uppiýsingar um færð á vegum. Hér setur viðskiptavinurinn bæði ferlið af stað og fær niðurstöðuna beint. Slík ferli eru nefnd beint ferli. Óbein ferli eru hins vegar ferli þar sem tiltekin krafa, t.d. lögbundin verkefni, setur ferlið af stað og oft er ferlið þá í þágu almennings eða tiltekins hóps. Dæmi um slíkt er krafa um gerð öryggisáætlunar í flugi („State Safety Program“), forgangsröðun framkvæmda í siglingum og vegagerð, gerð útboðsgagna, og gerð ökuþrófa.

Það sem einkennir ferlin í samgöngustofnunum sem eru fyrst og fremst þjónustuferli er sú þekking og færni sem „ferlaeigandinn“ þarf að búa yfir og í miklu minna mæli, þau tæki og tól sem hann þarf til verksins.

Greining ferlanna í stofnunum er í grundvallaratriðum eins í þeim öllum en misjafnt er hversu mikið niðurbrot er á einstökum ferlum. Eru t.d. allar heimildarveitingar teknar saman undir eitt ferli eða myndar ein tiltekin heimildarveiting eitt ferli.

Til að gera grein fyrir umfangi tiltekins ferils er reynt að tiltaka hversu mörg mannár ferlið krefst við núverandi skipan mála í stofnununum.

Tími sá sem tekur ferli að skila niðurstöðu - frá inntaki til úttaks - er eitt einkenni ferlis sem rétt er að halda til haga svo og tíðni ferlisins þ.e.a.s. hve oft t.d. á ári er ferlinu beitt.

Fulltrúar stofnananna greindu ferli þeirra hver fyrir sig á milli funda og lagði hver stofnun mat á samþættingu einstakra verkferla. Á fundum var farið yfir ferlin af vinnuhópnum og reynt eftir föngum að tryggja samræmi í framsetningu og flokkun.

Rétt að geta að þar sem er um að ræða ráðuneyti og stofnanir á vegum hins opinbera þurfa allir verkferlar að eiga sér lagastoð og það er auðvelt að athuga eftir að ferlin hafa verið greind.

4. Framsetning greiningar – Excel skjalið sem grundvöllur

Niðurstöður greiningarinnar á ferlunum er að finna í Excel líkani. Þar eru ferli stofnananna fjögurra sett fram annars vegar undir vinnuheitinu „Stjórnsýslustofnun“ og hins vegar „Framkvæmdastofnun“. Hverju ferli er lýst með heiti, inntaki, úttaki, og viðskiptavinum. Ennfremur er fjöldi manna fyrir hvert ferli áætlaður. Eftirfarandi tafla skilgreinir nánar þætti greiningar á ferlunum.

Tafla 4.1: Greining verkferla - Skýring á þáttum greiningar

Dálkur	Lýsing
Viðskiptavinur	Hér er verið að greina hver er viðskiptavinur ferlisins, þ.e.a.s. hvaða aðili er það sem setur ferlið af stað. Viðskiptavinir stofnunar skv. skilgreiningu laganna er einungis hluti viðskiptavina ferlis því að þeim til viðbótar eru t.d. innri viðskiptavinir, ráðuneyti, neytendur o.s.frv.
Inntak	Hvaða gögn eru það sem setja ferlið af stað. Þetta getur verið umsókn, kröfur í reglugerð, erindi o.s.frv.
FERLI	Heiti eða lýsing á því ferli sem um ræðir ásamt mati á hvernig sérfræðingar sinna viðkomandi ferli ásamt hlutfall af framlagi. Stofnanir litakóði eftir sérfræðipækkingu línuna í réttu hlutfalli við framlag. Við töflurnar eru jafnframt skýringar á hvers konar sérfræðinga er um að ræða.
Úttak	Hverju skilar ferlið frá sér. Hér getur verið um að ræða ákvörðun, starfsleyfi, skýrslur bréf o.s.frv.
Sambætting	Flokkun á ferli sem gefur til kynna hversu sambættanlegt það er á skalanum 1-4. Flokkunin sem notuð er kemur fram í töflu 5.1 í kafla 5.
Mannár	Fjöldi manna sem liggja að baki þessu ferli. Þessi tala er summa ársverka þeirra sem að ferlinu koma.

Hins vegar eru ferlin hvorki einkennd með tímalengd („throughput time“) né tíðni þeirra að svo stöddu. Hverju ferli er lýst myndrænt í lit eftir því hvers konar þekkingar, menntunar eða færni hvert ferli krefst og reynt að áætla gróflega hlutfall mismunandi þekkingar og færni í hverju ferli fyrir sig. Að lokum kemur mat vinnuhópsins á hversu sambættanlegt tiltekið ferli er. Eftirfarandi tafla lýsir nánar skilgreiningu á þeirri þekkingu sem liggur að baki ferlum eftir stofnunum.

Tafla 4.2: Skilgreining á þekkingu/færni að baki verkferlum stofnana

	Stjórnsýslustofnun		Framkvæmdastofnun	
Flugmálastjórn	Almenn sérhæfð þekking	Sérstök menntun og sérstök þjálfun	Á ekki við	
	Almenn sérhæfð þekking á flugi	Almenn menntun og sérstök þjálfun oftast tengt flugi		
	Lagatæknilegt	Laga reglugerða þekking og sérþjálfun		
Umferðarstofa	Sérhæfð menntun	Sérhæfð menntun	Á ekki við	
	Almenn þekking	Almenn menntun og sérstök þjálfun		
	Sérhæfð þekking	Sérhæfð þjálfun og reynsla		
Vegagerðin	Almenn sérhæfð þekking	Sérstök menntun og sérstök þjálfun	Veggerð og almenn tæknileg þjálfun	Sérstök menntun og sérstök þjálfun
	Almenn sérhæfð þekking á vegmannvirkjum, umferð, umhverfi, almenningssamgöngum, o.fl.	Almenn menntun og sérstök þjálfun	Almenn sérhæfð þekking á vegmannvirkjum, umferð, umhverfi, almenningssamgöngum, o.fl.	Almenn menntun og sérstök þjálfun
	Lagatæknilegt	Laga-, reglugerða þekking og sérþjálfun	Lagatæknilegt	Laga-, reglugerða þekking og sérþjálfun
Siglingastofnun	Afræðisla		Vitaraðknileg þekking	Verkfræðimenntun/sigling afræðimenntun og sérstök þjálfun tengd vitum
	Almenn sérhæfð þekking á siglingum	Almenn menntun og sérstök þjálfun oftast tengd siglingum	Vitaraðknileg þekking	Iðnaðarmenntun, rafvirkjar, radóvirkjar og múrarar og sérstök þjálfun tengd vitum
	Lagatæknilegt	Laga- og reglugerðaþekking og sérþjálfun	Viðbætur og þjálfun	Tækni menntun, sérstök þjálfun í tölvum
	Mjög sérhæfð þekking/nefnd	Þekking ekki til staðar - aðkeypt eða nefndir	Verkfræði- og tækni afræðimenntun	Tækni menntun, sérstök þjálfun
	Yfirstjórn (siglingamálastjóri)		Viðbætur og þjálfun	Tækni menntun, sérþekking í hafnagerð
				Fjárhagslegt bókhald, almenn viðskiptamenntun
Siglingastofnun (rannsóknir)	Afræðisla			
	Almenn sérhæfð þekking	Sérstök menntun og sérstök þjálfun		
	Öldutæknileg þekking	Sérstök menntun og sérstök þjálfun		
	Umhverfismál	Sérstök menntun og sérstök þjálfun		

Mjög auðvelt er að vinna með líkanið og gera breytingar á því. Nýja flokkun á samþættingarmöguleikum má auðveldlega gera. Færa má ferli saman á auðveldan hátt t.d. eftir viðskiptavinum og sleppa flokkun eftir stofnunum. Færa má ferli á milli stjórnsýslustofnunar og framkvæmdastofnunar.

Ýmsa útreikninga má gera eins og t.d. fjöldi manna eftir flokkun.

5. Samþættingar möguleikar

Þegar vinnuhópurinn hóf greiningu á samþættingarmöguleikum þá voru fyrst skilgreindir flokkar samþættingar og var niðurstaðan eftirfarandi:

Tafla 5.1: Samþætting verkferla - Flokkunarkerfi

Flokkur	Lýsing
FL1 - Samþætthanlegt	Ferli sem krefst samskonar færni, þekkingar og búnaðar (t.d. móttaka gagna, símavarsla). Tekur lítinn tíma að koma sér inn í starfið og unnt að meðhöndla alla viðskiptavinum svipað eða eins.
FL2 – Samþætthanlegt en kostnaður/tími	Ferli sem krefjast svipaðrar færni og þekkingar en búnaður/kerfi geta verið mismunandi og það getur tekið 1-12 mánuði að komast inn í verkefnið. (t.d. Bókshalds og upplýsingakerfi) – Kostnaður nokkur við útfærslur.
FL3 – Hugsanlega samþætthanlegt	Hugsanlega samþætthanlegt en krefst töluverða breytinga á þekkingu/færni og/eða búnaði. Ferli sem krefjast sérþjálfunar fólks en grunnmenntun eða þekking getur verið almenn áður en þjálfun hefst. Getur verið kostnaðarsamt að samþætta og þarf því að skoða ítarlega hvort það er raunhæft. (T.d. þjálfun í siglingaverndarmálum þar sem sanna þarf færni sína með prófi en upphafsþekking getur verið mismunandi t.d. lögfræðimenntun)
FL4 – Ósamþætthanlegt	Sérhæfð ferli – Myndi krefjast miklu nánari greiningar og niðurbrots á ferli til að finna út hvort einhver hluti þess er samþætthanlegur. Ferli sem krefjast sérþekkingar og oft réttinda eða heimilda til að útfæra (t.d. Mat á prófi í flughermi, loftþæfi loftfars, samningsbundið verkefni, hönnun hafnargarðs, öldufarsrannsóknir)

Þessi skilgreining eða flokkun ferla m.t.t. samþættingar horfir nánast eingöngu til þeirra aðfanga – þekkingar sem þarf til að framkvæma viðkomandi ferli. Spurningin er í raun einföld þegar kemur að samþættingar möguleikanum. „Nýtist viðkomandi þekking og færni beint við eitthvað annað ferli?“ Ef svarið er já þá er samþættingar möguleikinn mikill en ef svarið er nei er mjög líklegt að það væri soun á fé og fjármunum að láta slíkt ferli taka annað ferli yfir.

Ef hins vegar er horft til umfangs ferils þ.e.a.s. fjölda manna og þess að greining hópsins er það ítarleg að sum ferli eru jafnvel hluti úr mannári þá verður fremur að horfa til einstakra persóna hversu mörg ferli viðkomandi getur annast og hvernig þekking og færni viðkomandi nýtist sem best. Þannig er í raun einhverjir núverandi verkferlar í stofnununum samþættir öðrum ferlum, þ.e.a.s. að sami starfsmaður ber ábyrgð á fleiru en einu ferli. Nærtækt dæmi er að heimildarveiting til sérhæfðs málefns eins og rekstur flugskóla er samtvinnað ferlinu eftirlit með flugskólum. Hér nýtist þekking og færni vel til að sinna mismunandi hlutverkum stofnunarinnar. Mörg slík ferli eru nú þegar samþætt í raun hjá stofnununum.

Verkferlahópurinn skoðaði ekki þekkingu og færni einstaklinga m.t.t. samþættingar en hélt sig eingöngu við verkferla.

Það þriðja sem getur ráðið nokkru um samþættingar möguleika er sá tími sem líður frá því að verk er hafið og þar til því líkur. Ferli eins og útgáfa skirteinis fyrir viðhaldsvotta (PART-66)

sem getur tekið a.m.k. viku er ekki vel samþætthanlegt ferlinu útgáfa skráningarskírteinis bifreiðar þar sem tímalengd mælist í klst. fremur en í dögum eða vikum.

Hér að framan eru almennar hugleiðingar um hugsanlega flokkun á möguleikum samþættingar en rétt er að benda á það að hafa þarf í huga hvað er raunhæft að ætla sér að samhæfa. Mikilvægt er að breyta ekki ferlum sem virka vel í dag þannig að öryggi í samgöngum verði ekki raskað með vafasamri samhæfingu. Hins vegar getur leynst í slíkum ferlum möguleiki á samlegðar áhrifum t.d. nýjar hugmyndir um útfærslu þegar fram í sækir.

6. Ferli í flokki 3 og 4 – Fagferlar/sérfræðiferlar

Fram kemur við mat á faglegu ferlunum þ.e.a.s. ferli sem krefjast sérþekkingar á flugi, siglingum, hafnagerð, vegagerð og akstri, að þau flokkast langoftast í flokk 3 eða 4. Það þarf ekki að koma á óvart samkvæmt skilgreiningum á flokkunum og lögbundnum verkefnum stofnananna að slík ferli séu töluvert umfangsmikil í stofnununum. Þessi ferli innan „Stjórnsýslustofnunar“ krefjast t.d. yfir 80 manna.

Frekari greining þessara ferla í undirferla og þar með á þekkingu og færni sem þarf til að leysa undirferlin myndi væntanlega leiða í ljós að þekking og færni sem krafist er getur verið mismunandi. Þannig þarf mun minni sérhæfða þekkingu og þjálfun til að gefa út flugnemaskírteini en nýja áritun (heimild til að fljúga sérstakri tegund/flokki loftfara) í atvinnuflugmannsskírteini. „Eigandi“ ferlis sem gefur út einhvers konar skírteini gæti tekið að sér eftir lágmarks viðbótar þjálfun að gefa úr flugnemaskírteini en það tæki um eitt ár að þjálfra „eiganda ferlisins“ að gefa út sérhæfðar áritanir í atvinnuflugmannsskírteini. Hvort það er hagkvæmt að færa útgáfu flugnemaskírteina til t.d. þeirra sem annast útgáfu skírteinis til staðfestingar eigandaskipta á bifreið er hins vegar allt annar handleggur.

Auk þess hafa faglegu ferlin oft að geyma einfaldar „rútnur“ eins og móttöku og vistun erindis. Það gæti því verið freistandi að álykta sem svo að öll slík undirferli yrðu sameinuð í eitt slíkt. Það er hins vegar alls ekki sjálfgefið að slíkt sé hagkvæmt. Ef móttaka, vistun og útprentun niðurstöðu/heimildar er innan við 10% af heildarvinnu við ferlið er næsta víst að það skilar engri hagræðingu að slíta ferlið sundur. Annað gildir ef slík almenn skjalavinna er 90% af ferlinu í heild.

Það kemur fram í greiningunni í viðaukum A og B þar sem hlutföll lita sýna þekkingu að baki hverju ferli (litir eru skilgreindir í töflu 4.2), að langmestur hluti ferla í flokki 4 krefjast mikillar sérfræðiþekkingar og frá þeim bæjardryrum séð er mjög ólíklegt að uppskipting í undirferli skili árangri hvað varðar þjónustu við viðskiptavinum, styttri tíma né lækki kostnað.

Það er mun líklegra að tiltekin undirferli ferla í flokki 3 megi skilja frá meginferlinu og sameina öðrum undirferlum. Það þarf hins vegar að skoða miklu betur og krefst ítarlegrar greiningar og líklegt er að miklu ráði þar þekking og færni einstaklinganna sem eru núverandi „eigendur“ ferlanna. Það sama á við um ef hugað er að því að sameina ferli í flokki þrjú í flugi, siglingum, akstri og vegamálum. Þá er líklegt að viðbótar menntun og færni „eiganda

ferlanna“ skipti mestu. Dæmi um slíkt er þegar möguleiki á samþættingu ferlanna flugvernd og skipavernd yrði könnuð. En einnig verður að huga að því hvaða afleiðingar það hefði að færa slík ferli saman ef eigendur ferlanna hafa líka aðra ferla á sinni könnu sem nú þegar eru samþættir. Þetta á ekki síst við ferli sem ná ekki heilu mannári.

Stoðferlin sem snúa að innri viðskiptavinum eru nánast aldrei flokkuð í flokk 3 og 4 og eru oftast í flokki 2. Það mætti því kalla flokk 3 fagferli og flokk 4 sérfræðiferli.

7. Niðurstöður um flokkun ferla – Grundvöllur að gerð skipurits hinna nýju stofnana

7.1.Flokkun ferla m.t.t. samþættingar

Niðurstaða vinnuhópsins um flokkun ferla eftir samþættanleika kemur fram í líkaninu eins og áður sagði en samantekt og yfirlit yfir megin niðurstöður vinnuhópsins eru að finna í eftirfarandi töflum:

Tafla 7.1: Stjórnsýslustofnun - Lýsing á helstu ferlum og í hvaða flokk þeir lenda fyrir hverja stofnun fyrir sig.

	Flugmálastjórn	Umferðarstofa	Vegagerðin	Siglingastofnun
FL 1	Móttaka og símavarsla. Skipulagning samgöngukerfis innanlands.	Mötuneyti		Móttaka og símavarsla. Skipulagning samgöngukerfis innanlands.
FL 2	Skjalameðhöndlun Gæðakerfi Mannauðsstjórnun Fjármálastjórnun Upplýsingakerfi	Ökutækjaskráningar Slysaskráningar Starfsleyfi Fjármál og bókhald Skjalastjórnun Mannauðsstjórnun Launavinnsla Gæðastjórnun	Útgáfa á leyfum og undanpágum. Eftirlit hvers konar með fólks-, vöru- og efnisflutningum og leiguaksturs. Reglugerðarsmíð Meðhöndlun kvartana.	Skjalameðhöndlun Gæðakerfi Mannauðsstjórnun Fjármálastjórnun Upplýsingakerfi
FL 3	Flugvernd Reglugerða smíð Meðhöndlun kvartana Rannsókn meintra brota Útgáfa AIP Samskipti við alþjóðastofnanir	Umferðaráróður og fræðsla. Sérfræðivinnslur slysaskráninga Eftirlit með skoðunarstöðvum, ökuprófum, ökuskólum og ökukennurum. Upplýsingavinnsla Lögfræðivinnsla Tölvurekstur og forritun Forstjóri	Staðfesting reglna um vegi, brýr og jarðgöng Öryggisúttektir á vegamannvirkjum og vegaumhverfi	Siglingavernd Reglugerðasmíð Starfsleyfi Slysavarnir Meðhöndlun kvartana Haffæriskírteini ofl.

	Flugmálastjórn	Umferðarstofa	Vegagerðin	Siglingastofnun
FL 4	Vottanir tengt leyfum í flugmálum og eftirlit með þeim Próf Verja faglegar ákvarðanir Ákvörðun um loftrými	Gerð ökuþróa og námskrár til ökunáms NorType verkefnið Tæknileg úrvinnsla ökutækjaskráninga		Samskipti við alþjóðastofnanir Sértækar skoðanir skipa og eftirlit Hafnarrikiseftirlit Rannsóknir

Tafla 7.2: Framkvæmdastofnun - Lýsing á helstu ferlum og í hvaða flokk þeir lenda fyrir hverja stofnun fyrir sig.

	Vegagerð	Siglingastofnun
FL 1	Móttaka og símavarsla Almannatengsl og vefstjórn Fasteignir	Fasteignir
FL 2	Skjalameðhöndlun Gæðastjórnun Mannauðsstjórnun Fjármálastjórnun Innri endurskoðun Útgáfa Lagalegar túlkanir og aðstoð, landakaup Meðhöndlun kvartana Innkaup Rekstur véla og tækja Umferðatælingar, -kannanir, hraðamælingar Landmælingar, burðarþolsmælingar Almenningssamgöngur	Skjalameðhöndlun Gæðastjórnun Mannauðsstjórnun Fjármálastjórnun Innri endurskoðun Útgáfa Lagalegar túlkanir og aðstoð Meðhöndlun kvartana Innkaup Rekstur véla og tækja Rannsóknir á grjóti, jarðvegi og botni Hafnarvitar og leiðarmerki Samgönguáætlun
FL 3	Áætlun framkvæmdar Kostnaðaráætlun framkvæmdar Efnisleit, námu-, jarðvegs- og berggrunnsrannsóknir Hönnun vega, brúa, jarðganga, ræsa, vatnsopa og viðhaldsverkefna Umferðaröryggisrýni Úrvinnsla gagna um slys og aðgerðaráætlun um fækkun slysastaða Útboð og eftirlit með framkvæmdum Verkframkvæmdir Vetrarþjónusta og almenn þjónusta Rannsóknir og þróun	Dýptarmælingar Rekstur upplýsingakerfis um veður og sjólag. Rekstur veðurstöðva og öldudufila. Sérhæft viðhald siglingamerkja. Kostnaðaráætlun framkvæmdar Efnisleit, námu-, jarðvegs- og berggrunnsrannsóknir Útboð og eftirlit með framkvæmdum Verkframkvæmdir Forgangsöðun framkvæmda Fjárhagsleg umsjón Rekstur líkanstöðvar
FL 4	Reglur um byggingu, viðhald og þjónustu vegamannvirkja Umferðaröryggisáætlun	Hönnun hafnarmannvirkja Alþjóðleg samskipti Öldurfarsrannsóknir, umhverfis stranda og hafnarrannsóknir Rekstur AIS Ráðgjöf í hafnargerð

Af upptalningu í töflum 7.1 & 7.2 er ljóst að flest ferli sem eru sambættanleg eru stöðferli.

7.2. Notkun líkansins

Líkanið er tæki sem eðlilegt er að nota við gerð skipulags fyrir hinar tvær nýju stofnanir „Stjórnsýslustofnun“ og „Framkvæmdastofnun“.

Með því að taka hin einstöku ferli í líkaninu og horfa til samþættanleika þeirra, umfangs (mannára) og viðskiptavina sem þau þjóna er unnt að gera ýmsar tillögur að skipulagi. Ferlin yrðu þá t.d. afrituð yfir í mismunandi arkir („sheets“) eftir tilteknum reglum hverju sinni og hver örk gæti táknað starfssvið eða deildir í hvorri stofnun fyrir sig.

Með því að skoða þessar arkir (starfssvið, deildir) ásamt ferlunum og einkennum þeirra og tengja þær núverandi starfsmönnum fást tillögur að skipuriti fyrir hinar nýju stofnanirnar.

Þegar tillögur að örkunum (starfssviðum, deildum) eru settar fram er mikilvægt að hafa í huga, auk framangreinds, alþjóðlegar kröfur um skipan mála í flugi, siglingum, og umferð/vegum.

7.3. Önnur verkefni sem lögð voru fyrir vinnuhópinn.

Vinnuhópnum var falið að skoða fáein önnur verkefni en mögulega samþættingu fagverkferla þó svo það hafi verið megin verkefni hópsins. Helstu ályktanir sem unnt er að draga varðandi þau verkefni á þessu stigi fara hér á eftir. Ef til vil er rétt að greina þau verkefni nánar á síðari stigum ef þörf er talin á við uppbyggingu nýrra stofnana.

- *Kortlagning viðskiptavina og samstarfsaðila:* Viðskiptavinir stofnana koma fram í líkaninu þar sem viðskiptavinir allra fagferla eru tilgreindir. Það vekur athygli að stofnanirnar eiga sér nánast enga sameiginlega viðskiptavini nema ráðuneytið og almenning í landinu. Vinnuhópurinn hefur ekki kortlagt samstarfsaðila sérstaklega enda gekk stýrihópurinn frá yfirliti yfir helstu hagsmunaaðila stofnananna.
- *Greina styrkleika stofnana og gera tillögur að framtíðarverklagi á grundvelli bestu aðferða (best practice):* Þegar kemur að fagferlum stofnana þá er mjög misjafnt hversu mikið svigrúm þær hafa að velja sín eigin fagferli. Í flugi eru ferlin nánast tiltekin í alþjóðlegum kröfum. Svipað á við í siglingum en þó eru alþjóðakröfum ekki lýst jafn ítarlega. Í umferða- og vegamálum er heldur meira svigrúm. Það tekur hins vegar verulegan tíma og krefst einnig aðkomu alþjóðlegra stofnana ef finna á hvort aðferðir innan tiltekins sviðs t.d. siglinga henta á öðru sviði, t.d. flugmála, og meta hvor aðferðin skili betri árangri. Vinnuhópurinn telur því með öllu óraunhæft á þessu stigi að unnið sé að slíkri greiningu.
Hvað varðar önnur ferli eins og stoðferli í fjármálum, upplýsingatækni og árangurs og gæðastjórnun þá hafa aðrir vinnuhópar unnið að því að greina og skoða þau ferli og vinnuhópurinn hefur engu þar við að bæta.
- *Skerpa á verkaskiptingu og verkferlum ráðuneytis og stofnana.* Ráðuneytið sá sér ekki fært að svo stöddu að gera ferlagreiningu svo að tillögur í þessa veru biða betri tíma.

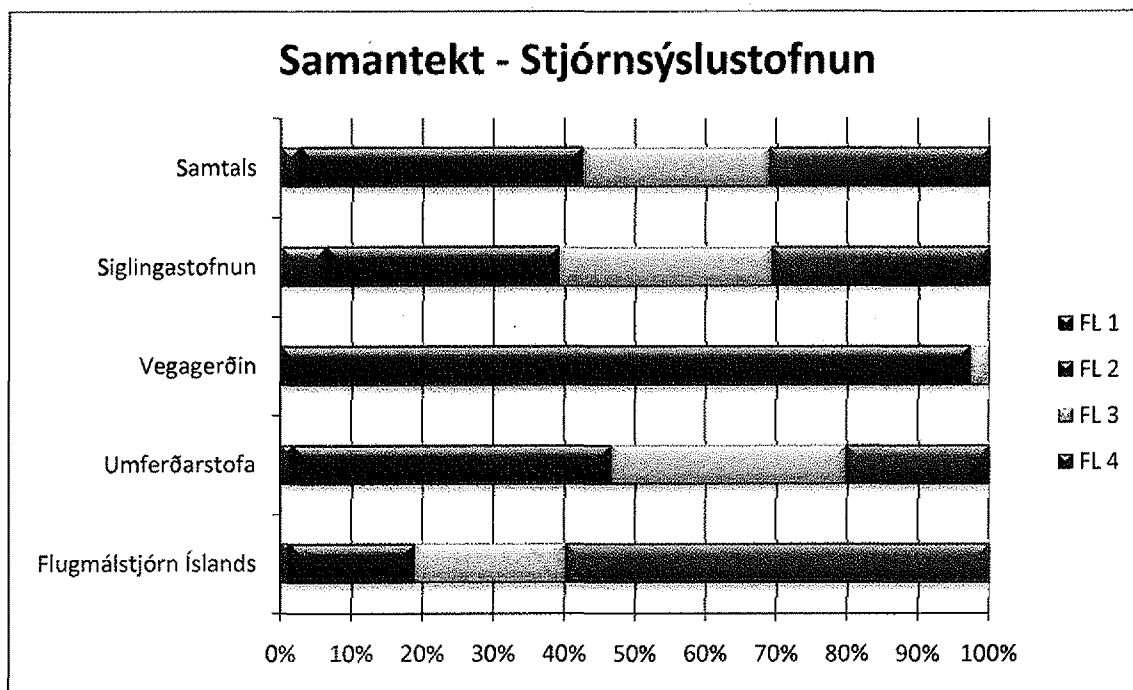
7.4. Tillaga að skipan verkferla byggð á einni einfaldri greiningu

Gerð var greining með líkaninu þar sem fjöldi manna er tengdur flokkun ferla. Niðurstöðurnar eru í eftirfarandi töflum og súluritum:

Tafla 7.3: Stjórnsýslustofnun - Ársverk eftir flokkun í samþættanleika

	FL 1		FL 2		FL 3		FL 4		Samtals
	Ársv.	%	Ársv.	%	Ársv.	%	Ársv.	%	Ársv.
Flugmálstjórn Íslands	0,5	1,3%	6,6	17,5%	8,1	21,4%	22,6	59,8%	37,8
Umferðarstofa	1	1,8%	25,6	44,9%	18,9	33,2%	11,5	20,2%	57
Vegagerðin			14,2	97,3%	0,4	2,7%		0,0%	14,6
Siglingastofnun	2,5	6,4%	12,8	32,8%	11,75	30,1%	11,95	30,6%	39
Samtals	4	2,7%	59,2	39,9%	39,15	26,4%	46,05	31,0%	148,4

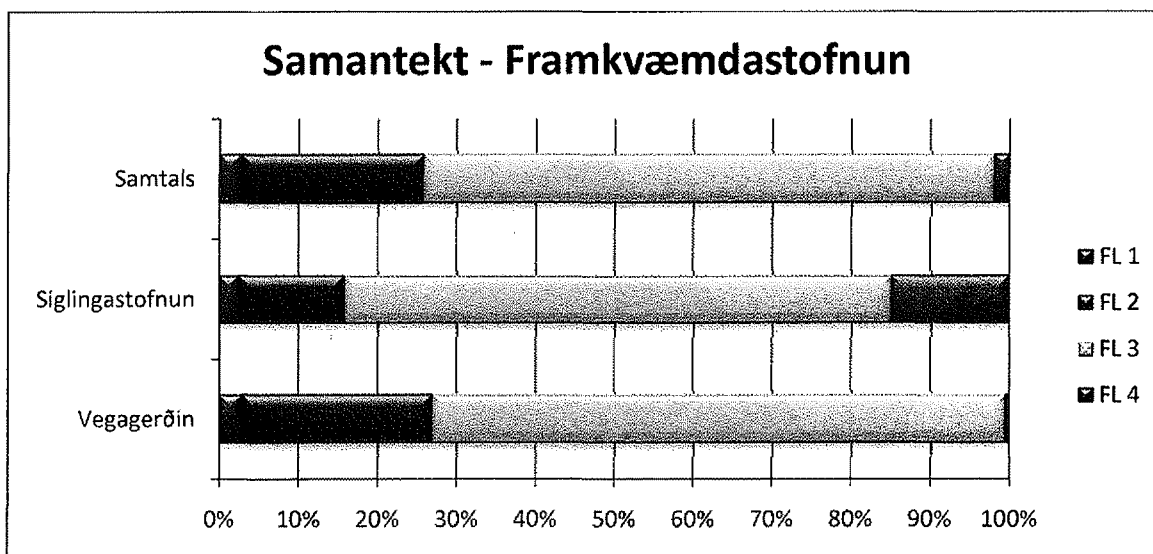
Mynd 7.1: Stjórnsýslustofnun - Súlurit er sýnir hlutfall flokka innan hvers stofnunar



Tafla 7.4: Framkvæmdastofnun - Ársverk eftir flokkun í samþættanleika

	FL 1		FL 2		FL 3		FL 4		Samtals
	Ársv.	%	Ársv.	%	Ársv.	%	Ársv.	%	Ársv.
Vegagerðin	8,5	3,0%	69	24,0%	209,3	72,7%	1,2	0,4%	288
Siglingastofnun	0,8	2,5%	4,25	13,3%	22,15	69,2%	4,8	15,0%	32
Samtals	9,3	2,9%	73,25	22,9%	231,45	72,3%	6	1,9%	320

Mynd 7.2: Framkvæmdastofnun – Súlurit er sýnir hlutfall flokka innan hverrar stofnunar



Ef þessar niðurstöður yrðu notaðar sem grunnur að gerð skipurits án tillits til neins annars gæti niðurstaðan orðið þessi:

Stjórnsýslustofnun - Heildarmannár í stjórnsýslustofnuninni samkvæmd greiningu vinnuhópsins eru rúmlega 148. Fram kemur í greiningu að um 63 mannár tengjast ferlum sem eru samþættanleg (flokkur 1 og 2). Sérhæfð ferli (flokkur 3 og 4) krefjast um 31 mannárs í flugi, um 31 mannárs í umferða- og vegamálum og 24 mannára í siglingum. Þetta gefur vísbendingu um að skynsamlegt gæti verið að hafa stjórnsýslusvið, sem hugsanlega skiptist í hreinar stoðdeildir og almenna stjórnsýsludeild, flugmálasvið, siglingasvið, vega- og umferðarsvið og þá væri hvert svið í upphafi með í kringum þrjátíu mannár. Aðrir möguleikar eru auðvitað fyrir hendi og rétt að þeir möguleikar yrðu greindir þegar fram í sækir.

Framkvæmdastofnun - Heildar mannár í framkvæmdastofnuninni er samkvæmd greiningu vinnuhópsins um 320 mannár. Samþættanlegt samkvæmt flokki 1 og 2 eru tæp 83 mannár og sérhæfðu ferlin í vegamálum krefjast um 210 mannára og í siglingamálum tæpra 27 mannára. Í þessari stofnun eru því hlutfallslega langtum fleiri ferli sérhæfð fagferli þ.e.a.s. í flokki 3 en í stjórnsýslustofnuninni en færri í flokki 4. Þetta gefur vísbendingu um að skynsamlegt er að halda sérhæfðu ferlum vegagerðar og siglinga aðskildu til að byrja með. Hvort skynsamlegt sé í framtíðinni að halda málaflokkunum aðskildum þarfnast frekari greiningar en margt bendir til þess að unnt sé að ná samþættingu í einstökum fagferlum fljótt.

8. Lokaorð.

Vinnuhópurinn telur að með gerð verkferla líkansins sé nú fyrir hendi verkfæri sem nýta meg til að leggja grunn að skiptingu verkferla milli „Stjórnsýslustofnunar“ og „Framkvæmdastofnunar“ og gera tillögu að skipan þeirra innan hvorrar stofnunar fyrir sig og þar með leggja grunninn að gerð skipurits þeirra.

Vinnuhópurinn hefur einnig gert tillögu að skiptingu verkferla milli stofnana og metið ferlana m.t.t. samþættanleika.

Á grundvelli þessarar greiningar leggur vinnuhópurinn fram eftirfarandi tillögur:

- Að verkferli í flokki 1 verði sameinuð strax þ.e.a.s um leið og flutt er í sameiginlegt húsnæði.
- Það sama gæti átt við fáein ferli í flokki 2 eins og fjármálaferli en flest ferli í flokki tvö yrðu greind nánar og sameinuð á fyrsta ári stofnanna.
- Að ári loknu verði ferli í flokki 3 greind nánar til að sjá hversu raunhæft og heppilegt er að samþætta þau öðrum ferlum.
- Hin sérhæfðu fagferli í flokki 4 myndi grunninn að skipulagi hinna nýju stofnana og ekki verði hróflað við þeim ferlum á uppbyggingarskeiði. Að því skeiði loknu má greina þau ferli mun ítarlegra til að finna hvort einhver undirferli þeirra sé heppilegt að tengja öðrum svipuðum ferlum.

Kosturinn við verkferlalíkanið er að auðveldlega má aðlaga það nýrri vitneskju eins og ef vinnuhópnum hefur yfirsétt mikilvæg ferli eða ef stofnanirnar fá ný lögbundin verkefni svo og ef mat á samþættanleika verkferla breytist.

Vonandi nýtist verkferlalíkanið forstjórum hinna nýju stofnana og sérfræðingum sem þeir velja, til frekari greiningar, hönnunar og ákvörðunar um skipan verkferla og þar með gerð skipurits stofnananna.

**Viðaukar A og B – Ferlagreining fyrir Stjórnsýslustofnun og
Framkvæmdastofnun**

Viðauki A: Ferlar núverandi stofnana færðir undir Stjórnsýslustofnun

Flugmálastjórn Íslands

Skýringar

Hæfniflokkun

	Sérstök menntun og sérstök þjálfun
Almenn sérhæfð þekking á flugi	Almenn menntun og sérstök þjálfun oftast tengt flugi
Lagatæknilegt	Laga reglugerða þekking og sérþjálfun

Viðskiptavinur	Inntak	FERLI	Úttak	Samþætt Flokkur	Mann ár
1 Almennir viðskiptavinir					
Ráðuneyti, alpingi	Stefna	Skipulagning samgöngukerfis hérlandis	Drög samgönguáætlun	1	0,4
		Gerð fjárhagsáætlana	Fjárhagsáætlun	1	0,1
		Þátttaka í gerð loftferðasamninga	Minnisblöð	3	0,1
Ráðuneyti, almenningur	Bréf ICAO, EASA,		Formleg svör	3	0,5
	ESB o.fl.		Reglugerðadrög	3	0,5
	Innlend þörf		Reglugerðadrög	3	0,2

Alþ. Flugmála samtök	Fundarboð/fyrirsp		Ræður, minnisblöð	4	1,2	
	Áætlun/Eurocontro		Úttektar niðurst.	4	0,4	
	Úttekt alþ.stofn á FMS		Undirskrift FMS	4	0,8	
Erlendir leyfishafar	Fyrirsp. Ósk um heimild		Heimild	3	0,5	
	Ósk um notkun loftrýmis		Leyfi	4	0,1	
Flugfarþegi	Kvörtun / fyrirspurn		Álit	3	0,2	5
2. Leyfishafar						
Tilvonandi leyfishafi í atvinnurekstri	Umsókn/Tilnefning					
	v/ flugrekstrar			4	1,6	Leyfi
	v/ lofthæfis			4	1,6	
	v/ flugskóla			4	0,1	
	v/ flugleiðsögu			4	0,5	
	v/ flugvallar			4	0,2	
	v/ fluglæknaseturs			4	0	
	v/ flugprófanna etc.			4	0,1	
					4,1	
Leyfishafar í atvinnurekstri	„State Safety Programme“		Staðfesting á leyfi	4	14	
	Flugverndarleyfi	Vottun, skoðanir, úttektir,	Staðfesting	3	1,8	

Tilvonandi leyfishafi almannaflugi (einka)	Tilkynnt atvik		Greining	3	0,6
	Alvarleg frávik		Takmörkun leyfis	4	0,2
	Umsókn - skírteini		Vottuð gögn	4	1
	Um. lofthæfivottorð		Vottuð gögn	4	0,5
Einstakl/lögaðilar	Vottuð gögn	Móttaka, útgáfa, varðveisla, afhending, v/réttinda, lofthæfi	Skirteini	3	2,5
	Vottuð gögn	Skráning loftfara án lofthæfiskirteinis	Skráning loftfarask	3	1
Skírteinis/leyfishafar	skoðun/ábending		Gögn, Kæra	3	0,1
Aðilar í flugi	Fyrirspurn/alþ.kröfur		AIP /Vefsíða	4	0,3
					+ aðkeypt
					22
3. Innri viðskiptavinir					
Yfirstjórn, heimilda og eftirlitsdeildir	Áætlanir, færslur	Fjárhagsbókhald, launamál og verkbókhald	Fjárhagsgögn	2	3
	Tölvupóstar, bréf	Skjalameðhöndlun, vistun og gerð málaskrá	Málsnúmer	2	2
	Fyrirspurn til lögfr.	Lagalegar túlkanir og aðstoð	Álit	3	0,1
	Krafa un gæðatryggingu		Verklag+vinnu leiðb	2	0,5

Stofnunin almennt	Krafa um verkfæri Kraf um hæft starfsfólks Krafa stöðugar umbætur	Rekstur upplýsingakerfis	Kerfi sem virkar	2	0,3	+aðkey pt
		Mannauðsstjórnun, uppbygging þekkingar og þjálfun	Skjöl, færni	2	0,5	
		Þróun starfseminnar	Betri ferlar, kerfi	2	0,3	
						6,7
					Samta	
					ls:	37,8

Umferðarstofa

Skýringar:

Hæfniflokkun

Sérhæfð menntun	Sérhæfð menntun
Almenn þekking	Almenn menntun og sérstök þjálfun
Sérhæfð þekking	Sérhæfð þjálfun og reynsla

Viðskiptavinur	Inntak	FERLI	Úttak	Samþætting	Man nár
1	Skjólstæðingar				
Almenningur	Umferðaröryggisáætlun	Umferðararóður	Auglýsingabirtingar, bæklingar, veg gspjöld, ofl.	3	2,4
Börn og unglingar	Áætlun og samningar við sveitarfélög	Bréfaskóli, leikskólafræðsla, grunnskólafræðsla og framhaldsskólafræðsla.	Bækur, námsefni og fræðsla	3	2,6
					5
2. Ökumenn					
Ökunemar	Reglugerð	Gerð ökuþrofa	ökuþróf	4	1
	Reglugerð	Gerð namskrár til ökunáms	námskrá	4	
Eigendur/umráðamenn ökutækja	Eyðublöð, t-póstur, erindi o.fl.	Forskráningar, nýskráningar, eigendaskráningar, breytingarskráningar og aðrar skráningar ökutækja	Skráningar-skírteini	2	18,3

Eigendur/umráðamenn ökutækja	Beiðnir, erindi, mál o.fl.	Tæknileg úrvinnsla tengd ökutækjaskráningum	Ráðgjöf, aðstoð, leiðbeiningar.	4	3,4	22,7
3. Hagsmunaaðilar						
Sveitarfélög, Vegagerð, lögregla, fjölmiðlar, hagsmunahópar og alm.	þörf á slysagögnum	Úrvinnsla slysagagna	slysagögn	2	2,8	
	þörf á upplýsingum um	Upplýsingaöflun	upplýsingar	2		
	umferð og umf.öryggi	Gagnavinnsla	Ársskýrsla	3		
Skráningaryfirvöld norðurlanda	Samningur, beiðni um skráningu	Frumskráning tækniupplýsinga um ökutæki og viðhald kerfis	tækniupplýsingar um ökutæki	4	7,1	
Skoðunarstofur	Beiðni um starfsleyfi eða endurnýjun	Málsmeðferð	starfsleyfi	2		
	Áætlun	Eftirlit með starfsemi skoðunarstöðva	Skýrslur, mál.	3	1	
Frumherji/Verktaki	Reglur og samningur um framkvæmd ökuþrófa	Eftirlit með prófum	Niðurstöður eftirlits	3	0,4	
Ökuskólar	Kennsluskrá ökuskóla	Eftirlit með starfsemi ökuskóla	Skýrslur, mál	3	0,5	
	Beiðni um starfsleyfi eða endurnýjun	Málsmeðferð	Starfsleyfi	3	0,3	
Ökukennarar	Reglugerð	Eftirlit með starfsemi ökukennara	Skýrslur	3		
Vinnsluaðilar og	Beiðni um tölfraeðiupplýsingar úr ökutækjaskrá	Úrvinnsla tölfraeðiupplýsinga um ökutæki	Gögn og skýrslur	3	1	

[illegible]

Vegagerðin Stjórnsýslustofnun - Vegir

Skýringar:

Hæfniflokkun

	Sérstök menntun og sérstök þjálfun
Almenn sérhæfð þekking á vegmannvirkjum, umferð, umhverfi, almenningssamgöngum, o.fl.	Almenn menntun og sérstök þjálfun
Lagatæknilegt	Laga-, reglugerða þekking og sérþjálfun

Viðskiptavinur	Inntak	FERLI	Úttak	Samþætt ing	Mann ár
1 . Almennir viðskiptavinir					
Ráðuneyti, almenningur	Innlend þörf		Reglugerðar drög	2	0,1
			Staðlar, reglur	3	0,1
			Niðurstöður, skýrslur	3	0,3
Vegfarendur	Kvörtun / fyrirspurn		Álit	2	0,1
					0,6
2. Leyfishafar					

Tilvonandi leyfishafi í atvinnurekstri	Umsókn v/ rekstrarleyfis fólks-, vöru- og efnisflutninga v/ starfsleyfis leigubíla og v/ starfsleyfis bílaleiga	Vottun, yfirferð, úttektir v. nýrra og breytinga	Leyfi	2	2,9
	Undanþágur	Veita undanþágur fyrir flutninga, akstur án okumæla, okurita o.fl.	Undanþága, leyfi	2	0,1
Leyfishafar í atvinnurekstri	Eftirlit	Eftirlit með stærð og þyngd okutækja, hleðslu, frágangi og merkingu farms	Niðurstöður, kærur	2	3
		Eftirlit með okuritum og aksturs- og hvíldartíma	Niðurstöður, kærur	2	4
		Eftirlit með kílómetragjaldi og notkun litaðrar olíu á okutæki	Niðurstöður, kærur	2	3
		Eftirlit með rekstrar- og atvinnuleyfishöfum á sviði fólks-, vöru- og efnisflutninga og leiguaksturs	Niðurstöður, kærur	2	1
					14
Samt als					14, 6

Siglinga- stofnun

Stjórnsýslu- stofnun

Afgreiðsla	
Almenn sérhæfð þekking á siglingum	Almenn menntun og sérstök þjálfun oftast fengd siglingum
Lagatæknilegt	Laga- og reglugerðabekking og sérþjálfun
Mjög sérhæfð þekking/nefnd	Bekking ekki til staðar - aðkeypt eða nefndir

Yfirstjórn

(siglingamálastjóri)

Viðskiptavinur

Inntak

1 Almennir viðskiptavinir

Ráðuneyti -
Alþingi

Stefna; tillaga að
samgönguáætlun

Skipulagning samgöngukerfa - tillaga að
samgönguáætlun

Stefna

Fjárlagatillögur, fjárhagsáætlun

Stefna

Stjórnsýsla

Stefna

Upplýsingaöflun og upplýsingagjöf

Stefna

Þátttaka í laga- og reglugerðarsmíði, innleiðing
alþjóðasamn. og EES gerða

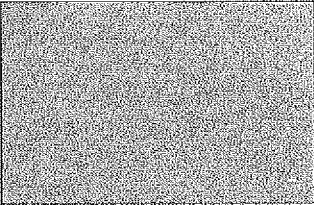
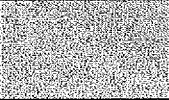
Stefna

Undirbúningur tæknilegra reglugerða
(skip/hafnir/sjóvarnir/leiðsöguk.)

Stjórnvöld

Samgönguáætlun

Rannsóknir og öryggismál

FERLI	Úttak	Sambætting	Man nár
	Samgönguáætlun	2	0,5
	Fjárhagsáætlun stofnunar	2	0,8
	Minnisblöð	2	1
	Bréf, símtöl	2	0,5
	Lagafrv. og drög að reglugerðum	2	0,5
 	Tæknilegar reglugerðir og kröfur	2	0,75
	Skýrslur	4	0,15

Stjórnvöld	Samgönguáætlun	Áætlum um öryggi sjófaenda	Skýrslur	4	0,15
Sjómenn og útgerðarmenn	Stjórnsýsla/vitamál		Fundargerðir og skýrslur	4	1
Alþjóðlegt Siglingasamstarf:	Gæta íslenskra hagsmuna	Þátttaka á fundum - upplýsingamiðlun	Fundargerðir/Alþjóðasamningar ofl.	4	2,9
Útgerð farþega- og flutningaskips	Umsókn um öryggismönnun	Skráning, Mat, Yfirferð, Útgáfa	Öryggismönnunar skírteini	4	0,05
Útgerð fiskiskipa og annarra skipa	Umsókn um frávik frá mönnun	Skráning, Mat, Yfirferð, Útgáfa	Frávik frá kröfum laga	3	0,05
Útgerð	Þjónustusamningur		Frávik frá mönnun	3	0,3
Útgerðir, sjómenn, hagsmunasamtök, opinberiraðilar, erlendraðilar, skoðunaraðilar og aðrir viðskiptavinir	Fyrirspurnir / kvartanir	Meðhöndlun fyrirspurna og kvartana	Úrlausn kvartana / Álit	3	2,75
					11,4
2. Leyfishafar					
Einstaklingar	Skírteinisútgáfa	Skráning, Mat, Yfirferð, Útgáfa	Atvinnuskírteini	3	2,9
Sjómannaskólar	Eftirlit með menntun v/STCW	Samþykkt namsskráa - Gæðastjórnunarkerfi - Úttektir - Vottun	Viðurkennt nám	4	0,45
Skoðunarstofur skipa / flokkunarfélög	A-skoðunarstofur skipa	Skráning, Mat, Yfirferð, Útgáfa	Starfsleyfi	3	0,65
Báta- og kjakleiga	Rekstur báta- og kajakleigu	Skráning, Mat, Yfirferð, Útgáfa	Starfsleyfi	3	0,05
Flúðasiglingar	Rekstur flúðasiglinga	Skráning, Mat, Yfirferð, Útgáfa	Starfsleyfi	3	0,05
Plastbátasmiðjur	Rekstur bátasmiðju	Skráning, Mat, Yfirferð, Útgáfa	Starfsleyfi	3	0,1

Siglingaklúbbar	Rekstur siglingaklúbba	Skráning, Mat, Yfirferð, Utgáfa			Starfsleyfi	3	0,1
Útgerð	Farþegaaleyfi	Skráning, Mat, Yfirferð, Utgáfa			Starfsleyfi	3	0,4
Eigandi skips/Útgerð	Skipaskráning	Skráning, Mat, Yfirferð, Utgáfa			Skipaskráning	3	1,25
Stjórnvöld	Umsjón með viðhaldi og br. á skipaskrá				Gagnagrunnur	3	0,3
Útgerð/Skipstjóri/Sjómaður	Lögskráning sjómanna	Eftirlit með lögskráningu og fl.			Lögskráning	2	0,3
Útgerð farþega- og flutningaskips	Umsókn um undanþágu	Skráning, Mat, Yfirferð, Utgáfa			Undanþága til starfa	3	0,35
Útgerð fiskiskipa og annarra skipa	Umsókn um undanþágu	Skráning, Mat, Yfirferð, Utgáfa		Undanþágunefnd Undanþágunefnd	Undanþága til starfa	3	0,3
							7,20
Eftirlit með leyfishöfum							
Skoðunarstofur A,B	Áætlun um eftirlit				Úttektarskýrsla	4	0,7
Flokkunarfélög	Áætlun um eftirlit				Úttektarskýrsla	4	0,2
Stjórnvald	Áætlun um markaðseftirlit				Úttektarskýrsla	4	0,2
Hafnarstjórn	Beiðni hafnarstjórnar				Úttektarskýrsla	4	0,1
Báta- og kjakleiga	Áætlun um eftirlit				Úttektarskýrsla	4	0,2
Flúðasiglingar	Áætlun um eftirlit				Úttektarskýrsla	4	0,2
Siglingaklúbbar	Áætlun um eftirlit				Úttektarskýrsla	4	0,2
Útgerð	Beiðni um úttekt á ISM coda				Skírteini	4	0,1
Slysavarnir							
Hafnarstjórn	Áætlun um eftirlit				Skoðunarskýrsla	3	0,1
Hafnarstjórn	Beiðni um styrk				Bréf	3	0,05
							2,0
Skoðunskipa og eftirlit							
Útgerðir	Yfirferð og samþykkt á tæknilegra gagna				Samþykktarbréf	4	0,4

Stjórnvöld	Viðurkenning á skipsbúnaði		Viðurkenningarskírteini	4	0,1
Erlendarútgerðir	Áætlun um skyldubundin námskeið		Vottorð	4	0,3
Erlendarútgerðir	Skoðað að lágmarki 25% skipa		Skýrslur	4	0,5
Stjórnvöld	Skoðunarhandbækur og verklagsreglur		Skoðunarhandbækur	4	0,7
Útgerð/skemmtibát aeigendur	Beiðni útgerðar		Skoðunarskýrsla	4	0,7
Útgerð/skemmtibát aeigendur	Útgáfa skipsskírteina		Haffærisskírteini og fl.	3	0,8
Hafnarstjórn/útgerðir skipa	Siglingarverndarleyfi	Vottun, skoðunir, úttektir	Staðfesting	3	1,25
					4,7
3. Innri viðskiptavinir					
Yfirstjórn, heimilda og eftirlitsdeildir	Áætlanir, færslur	Fjárhagsbókhald, launamál og verkbókhald		2	3
	Tölvupóstar, símsvörun, bréf	Skjalameðhöndlun, vistun og gerð málaskrá		2	2,65
	Fyrirsögn til lögr.	Lagalegar tulkningar og aðstoð		2	0,3
	Krafa um gæðatryggingu			2	0,3
	Mötuneyti			1	1,5
Stofnunin almennt		Skjala-, bókasafnakerfis		2	1
					+aðk eypt

	Kraf um hæft starfsfólks	Mannauðsstjórnun, uppbygging þekkingar og þjálfun		2	0,2
	Gæðastjórnun	Gæðastjórnunarkerfi (krafa skv. IMO og ESB)	Vottun	2	1
	Upplýsingar og kynningar	Upplýsingagjöf og heimasíða	Heimasíða, fréttabréf og fl.	1	1
					10,95
4.	Rannsóknir				
	Afgreiðsla				
	Sérstök menntun og sérstök þjálfun				
	Öldutæknileg þekking				
	Sérstök menntun og sérstök þjálfun				
	Umhverfismál				
	Sérstök menntun og sérstök þjálfun				
	Hafnarstjórnir	Samgönguáætlun	Öldurannsóknir	Skýrslur	4 0,45
	Stjórnvöld	Samgönguáætlun	Umhverfisrannsóknir	Skýrslur	4 0,80
	Útgerðir / sjómenn	Samgönguáætlun		Skýrslur	4 1,20
	Útgerðir / sjómenn	Samgönguáætlun		Skýrslur	4 0,30
					2,75
					Sam tals: 39,00

Viðauki B: Ferlar núverandi stofnana færðir undir Framkvæmdastofnun

Vegagerðin Framkvæmdastofnun - Vegir

Skýringar:

Hæfniflokkun

Vegir og umhverfi þeirra	Sérstök menntun og sérstök þjálfun
Almenn sérhæfð þekking á vegmannvirkjum, umferð, umhverfi, almennings- samtöngum, o.fl.	Almenn menntun og sérstök þjálfun
Lagatæknilegt	Laga-, reglugerða þekking og sérþjálfun

Viðskiptavinur	Inntak	FERLI	Úttak	sambæt ting	Man nár
1 Almennir viðskiptavinir					
Ráðuneyti, alþingi	Stefna	Drög samgönguáætlan Gerð fjárhagsáætlana Skýrslur, minnisblöð?	2 2 4	0,5 1 0,2	

Ráðuneyti, almenningur	Bréf ESB, ESA, o.fl.	Stjórnun vegamála og vegabætur Stjórnun vegamála og vegabætur
	Innlend þörf	Gæðregningafræðingur og gæðregningafræðingur Stjórnun vegamála og vegabætur
Alþ. Vegamála samtök	Fundarboð/fyrirs p Verkefni	Stjórnun vegamála og vegabætur Stjórnun vegamála og vegabætur
Umhverfisstofnu n/	Umhverfi	Stjórnun vegamála og vegabætur Stjórnun vegamála og vegabætur
Skipulagsstofnun		Stjórnun vegamála og vegabætur Stjórnun vegamála og vegabætur
Umferðarstofa/lö gregla	Umferðarmál	Stjórnun vegamála og vegabætur Stjórnun vegamála og vegabætur
Vegfarendur	Upplýsingar	Stjórnun vegamála og vegabætur Stjórnun vegamála og vegabætur
	Símtal	Símsvörun
	Almannatengsl	Almannatengsl, vefstjórn

	Reglugerðadrög	3	0,2	
	Formleg svör	3	0,3	
	Staðlar, reglur	4	1	
	Reglugerðardrög	2	0,3	
	Ræður, minnisblöð	3	1	
	Skýrslur	3	1	
	Skýrslur	3	6	+aðke ypt
	Umsagnir+	3	2	+aðke ypt
	Bréf	3	1	
	Umsagnir, samskipti, bréf	3	1	
	Kort á vef um ástand og færð	3	2	
	Upplýsingakerfi	3	1	
	Viðhald tækja	3	3	
	Upplýsingar	2	1	
	Fréttaefni, uppl. á vef, upplýsingarit	1	5	
	Fréttaefni, uppl. á vef, upplýsingarit	1	1,5	

Vegfarendur, landeigendur	Framkvæmdir	Útbætt og eitt nýtt ferðarhótel á 1700 m vegardrögn	Nýbygging, viðhald á vegamannvirk i	3	15	+aðke ypt
		Vinnuflokkur	Nýbygging og viðhald	3	15	+aðke ypt
		Skilamat	Skýrslur	2	2	
	Þjónusta	Vegfarirþjónusta og almenn þjónusta framkvæmd frá og eftirlit	Auðir vegir, merkingar og vegvisun í lagi	3	100, 5	+aðke ypt
		Innkaup og rekstur véla og tækja	Tæki í lagi	2	19,5	
	Efni fyrir vegmannvirki	Innkaup	Innkaup og birgðir	2	5,5	
	Þörf á vegsvæði	Samningar við landeigendur	Landakaup	2	2	
	Kvörtun/kærun/fy rirspum	Viðhaldun veganna og afslættun málavæðinga	Álit, dómur	2	1	+aðke ypt
	Almenningssam göngur					
	*flug	Útboð, umsjón og eftirlit með styrktum ferjurekstri	Áætlunarferðir með ferjum	2	0,1	
Almenningur	*ferjur	Útboð, umsjón og eftirlit með styrktu áætlunarflugi	Áætlunarferðir með flugi	2	0,3	+aðke ypt
	*rútur	Útboð, umsjón og eftirlit með styrktum rútusamgöngum á landi	Áætlunarferðir með rútum	2	0,1	
						205

2. Innri viðskiptavinir

Yfirstjórn, aðrar deildir

Stefna

Stefnumörkun í gæða-, starfsmanna-, umhverfismálum o.fl.

Gæða-,
starfsm.,
umhverfistefna

2

1

Áætlanir

Samþykkt og samþykking áætlaðar (málsmál, viðhald, þjónustur)

Yfirlitsáætlun
Hönnunaráætlun

2

1

Samþykkt hönnunaráætlun

Vegnúmer

2

1

Gæðavegmiðing, útdráttur, hálfrun vegmiðing

Vegnúmer

3

0,5

Gæðaeftirlit, hönnun, skýrslur, myndir, hönnun

Áætlun
Kostnaðaráætlun

3

3

+aðke
ypt

Gæðakostnaðaráætlun, hönnun, myndir

Kostnaðaráætlun

3

2

+aðke
ypt

Mælingar

Landmælingar, burðarþolsmælingar

Hnit á kort,
niðurstöður

2

5

+aðke
ypt

Jarðvegur

Einislið, hönnun, skýrslur, námskrá

Skýrslur,
námskrá

3

4

+aðke
ypt

Hönnun

Hönnun vegna, hönnun, skýrslur, námskrá

Hönnun
mannvirkis

3

13,5

+aðke
ypt

Hönnun vegna, hönnun, skýrslur, námskrá

kort, teikning,
myndir

3

3,5

Umferðarmál

Umferðarmál, hönnun, skýrslur, námskrá

Umferðarörygg
gísrýni

3

2

Umferðarmál, hönnun, skýrslur, námskrá

Umferðarlíkan,
-spár

2

1

Stofnunin almennt			Niðurstöður, slysakort fækkun svartbletta	3	1,8	
			Skýrslur	2	0,2	
	Rannsóknir og þróun		Skýrslur	3	1	
	Áættanir, bókhald, sjóður	Fjárhagsbókhald, verkbókhald, launavinnsla, fjárheimildir, kostnaðareftirlit, skrifstofuhald	Fjárhagsgögn, greiðslur innheimta, laun, hagræðing	2	21	
	Tölvupóstar, bréf	Skjalameðhöndlun, vistun og gerð málaskrá	Málsnúmer, bókasafn	2	2	
	Fyrirsögn til lögfr.	Lagalegar túlkningar og aðstoð	Álit	2	1	+aðke ypt
	Krafa um gæðatryggingu		Verklag+vinnuleiðb	3	2	
	Innri endurskoðun	Eftirlit og skoðun á allri reglulegri starfsemi	Athugasemdir, skýrslur	2	1	
	Krafa um verkfæri	Rekstur upplýsingakerfis, hugbúnaði og tækjum, umsjón með símkerfi, fjarskiptamálum	Kerfi sem virkar	3	10	+aðke ypt
	Krafa um hæft starfsfólks	Mannauðsstjórnun, uppbygging þekkingar og þjálfun	Skjöl, færni	2	1	
	Krafa um upplýsingar	Samantekt á fréttum af starfseminni og starfsmönnum	Innanhúsfretti r	2	0,5	
	Krafa um húsnæði	Umsjón og eftirlit með fasteignum (vinnustað)	Húsnæði í góðu standi	1	2	+aðke ypt
	Krafa stöðugar umbætur		Betri ferlar, kerfi	3	2	
						83
					Samt	288

Siglingastofnun	Framkvæmdastofnun siglingahluti
Vitæðisráðuneytið	Verfræðimenntun/siglingafræðimenntun og sérstök þjálfun tengd vitum
Vitæðisráðuneytið	Iðnarmenntun, rafvirkjar, radóvirkjar og múrarar og sérstök þjálfun tengd vitum
Vitæðisráðuneytið	Tæknimenntun, sérstök þjálfun í tölvum
Vitæðisráðuneytið	Tæknimenntun, sérstök þjálfun
Vitæðisráðuneytið	Tæknimenntun, sérþekking í hafnagerð
Vitæðisráðuneytið	Fjárhagslegt bókhald, almenn viðskiptamenntun

Viðskiptavinur	Inntak	FERLI
1. Almennt/Samgöng uáætlun		
Samgöngaráðuneytið og hafnastj.	Óskir hafnastjórnar og fjárlagarammi	
Samgöngaráðuneytið og hafnastj.	Listi yfir mögulegar frkv.	
Samgöngaráðuneytið og hafnastj.	Tillögugerð	

	Úttak	Sambættning	Man nár	Svið í SÍ
	Listi	2	0,3	Hafnasvið
	Skýrsla	3	0,1	Hafnasvið
	Áætlun	2	0,3	Hafnasvið
				0,7

2. Rekstur Sjómenn / útgerðamenn Hafnastjórnir/hafnasvið Rekstrarsvið/hafnastjórnir Sjómenn / hafnastjórnir Hafnastjórnir0 Hafnastjórnir/hafnasvið Siglingastofnun Sjómenn / útgerðamenn Sjómenn / útgerðamenn Sjómenn / útgerðamenn Sjómenn / útgerðamenn Sjómenn / útgerðamenn	Rekstur vita og leiðamerkja Ósk frá höfnum / hafnasviði Viðhaldsáætlanir og beiðnir Ábendingar/kvartanir/beiðnir Hafnir / Hafnasvið Beiðni frá höfnum/hafnasviði Siglingastofnun Lög um vaktstöð siglinga Vitar Vitar Vitar Vitar	Viðhaldsáætlanir, duffla og radio Félmiðleg aðstoð v/ hafnavita og leiðamerkja Rekstur verkstæðis Efnalið með hafnavitum/leiðamerkjum hafna Vinna við hafnalíkön Mælingar, rekstur rannsóknatækja (sérhæfður bátur) Rekstur fasteigna og lausafarmuna AIS Rekstur Upplýsingakerfis um veður og sjólag Rekstur veðurstöðva ölduduffla Rekstur Sjóvarfalla og ölbusspálans Vitaverðir
3. Framkvæmdir Hafnarstjórn/sveitarstjórn Hafnarstjórn/sveitarstjórn Hafnarstjórn/sveitarstjórn Hafnarstjórn/sveitarstjórn Hafnarstjórn/sveitarstjórn	Beiðni um framkvæmd/smagönguáætlun Forhönnun Beiðni um útboð/samgönguáætlun Samningur og útboðsgögn Samningur og útboðsgögn	Fyllingarnir og byggingar Hönnun Útboðsgögn um byggingar Hafnarstjórn Hönnun Efnalið
4. Alþjóðlegt samstarf Stjórnvöld	PIANC, Nordpianc	Efnalið

	Skýrsla	3	4,0	Rekstrarsvið
	Skýrsla	3	0,3	Rekstrarsvið
	Skýrsla	2	1	Rekstrarsvið
	Skýrsla	2	0,2	Rekstrarsvið
	Líkan	2	0,5	Hafnasvið
	Mælingaskýrslur	3	0,5	Rekstrarsvið
	Fasteignir	1	0,7	Rekstrarsvið
	Skýrsla	4	0,6	Rekstrarsvið
	Skýrsla	3	0,05	Rekstrarsvið
	Skýrsla	3	1,10	Rekstrarsvið
	Skýrsla	3	0,1	Rekstrarsvið
	Skýrsla	3	8,5	Rekstrarsvið
				17,6
	Gögn	4	0,1	Hafnasvið
	Gögn	4	1,4	Hafnasvið
	Gögn	3	1	Hafnasvið
	Gögn	3	1	Hafnasvið
	Verk	3	3,5	Hafnasvið
				7
	Skýrsla	4	0,1	Hafnasvið

Stjórnvöld	Fundarboð	Vafatengt LAL A og NRO	Fundargerðir	4	0,1	Rekstrarsvið
						0,2
5. Rannsóknir og líkantilraunir						
Hafnarstjórn	Beiðni/samgönguáætlun	Rekstrarsvið Hafnarstjórnar	Skýrsla	3	0,7	Hafnasvið
Hafnarstjórn	Beiðni/samgönguáætlun	Rekstrarsvið Hafnarstjórnar	Skýrsla	4	1,7	Hafna, rannsókna og þróunarsvið
Innlendir og erlendir aðilar	Beiðni	Rekstrarsvið Hafnarstjórnar	Skýrsla	4	0,8	Hafnasvið
Hafnarstjórn	Samgönguáætlun	Rekstrarsvið Hafnarstjórnar	Skýrsla	3	1,3	Hafnasvið
						4,5
6. Innri viðskiptavinir						
Yfirstjórn, heimilda og eftirlitsdeildir	Áætlanir, færslur	Fjárhagsbókhald, launamál og verkbókhald		2	1	
	Tölvupóstar, bréf	Skjalameðhöndlun, vistun og gerð málaskrá		2	0,2	
	Fyrirsögn til lögfr.	Lagalegar tulkningar og aðstoð		2	0,05	
	Gæðakerfi	Rekstrarsvið Hafnarstjórnar		2	0,05	
Stofnunin almennt	Siglingastofnun	Rekstrarsvið Hafnarstjórnar	Skýrsla	2	0,60	+aðkeypt
	Kraf um hæft starfsfólks	Mannauðsstjórnun, uppbygging þekkingar og þjálfun		2	0,05	
	Upplýsingar og kynningar	Upplýsingagjöf og heimasíða	Heimasíða, fréttabréf og fl.	1	0,1	
						2,05
					Samtals:	32,0

Samgöngunefnd Alþingis
Austurstræti 8-10
150 REYKJAVÍK

Reykjavík 3. mars 2011

1103001HA MKH/-
Málalykill: 613

Efni: Umsögn um frumvörp um Farsýsluna, 385. mál, og Vegagerðina, 386. mál

Stjórn Hafnasambands Íslands hefur fengið tvö frumvörp til umsagnar, annars vegar frumvarp til laga um Farsýsluna, stjórnarsýslustofnun samgöngumála, þskj. 542 – 385. mál, og frumvarp til laga um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála, þskj. 543 – 386. mál. Stjórn hafnasambandsins velur að senda inn eina umsögn um bæði frumvörpin þar sem þau eru sprottin af sama meiði og varða m.a. þá stafsemi sem Siglingastofnun hefur haft á hendi undanfarin ár.

Á Hafnasambandsþingi sem haldið var í Stykkishólmi dagana 23. og 24. september sl. var m.a. samþykkt eftirfarandi ályktun:

„Hafnasambandsþing haldið á Snæfellsnesi dagana 23. og 24. september tekur undir með stjórn Hafnasambands Íslands, sem telur það ekki viðunandi kost að sérþekkingu og þjónustu á sviði hafnamála sé dreift á fleiri ríkisstofnanir og leggst þingið eindregið gegn því að Siglingastofnun verði skipt upp.“

Af hálfu Hafnasambands Íslands er ekki lagst gegn því að stjórnarsýslu á sviði samgöngumála verði komið fyrir í einni stofnun ef það leiðir til hagræðingar, betri yfirsýnar um samgöngumál og markvissari vinnu við samgönguáætlun. Sú þróun er einnig víða að aðskilja stjórnarsýsluverkefni frá öðrum hlutverkum einstakra stofnana, m.a. til að forðast hagsmunaárekstur og óskýr mörk eftirlits og framkvæmda. Því gerir hafnasambandið ekki athugasemdir við frumvarp um Farsýslu, stjórnarsýslustofnun samgöngumála.

Varðandi frumvarp um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála þá ítrekar Hafnasamband Íslands fyrri ályktanir sínar og hafnasambandsþinga um að brýnt sé að verja þá sérþekkingu á hafnamálum sem er að finna innan veggja Siglingastofnunar. Í greinargerð með báðum framannefndum frumvörpum er þess getið að samgönguráðherra hafi skipað nefnd um framtíðarskipan stofnana í samgöngumálum. Fram kemur einnig í greinargerðum frumvarpanna að nefndin hafi skilaði skýrslu sinni „Framtíðarskipan stofnana samgöngumála. Greining og valkostir“ í lok júní 2009 þar sem kynntir voru fimm valkostir um stofnanaskipan, auk tillagna og ábendinga um meiri samhæfingu í samgöngumálum. Í þeirri skýrslu er megintillaga nefndarinnar að könnuð verði nánar hugmynd um nýja stofnun hafs og strandar. Í skýrslu nefndarinnar segir m.a.:

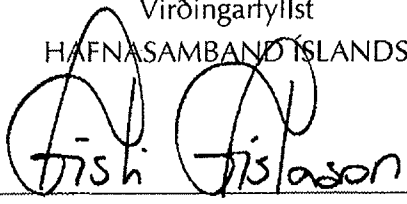
„Mikil samlegð er milli verkefna Siglingastofnunar, Landhelgisgæslu og Fiskistofu og afmarkaðra verkefna annarra stofnana s.s. Umhverfisstofnunar og Hafrannsóknarstofnunar.“

Það er skoðun Hafnasambands Íslands að innan stofnunar hafs og strandar myndi þjónusta við hafnir og sérþekking á málefnum hafna geta verið af þeim gæðum sem verið hefur innan Siglingastofnunar. Stjórn Hafnasambands Íslands telur samhliða þessu að hagsmunum hafna og mikilvægis þeirra fyrir samgöngukerfi landsins verði ekki vel skipað í framkvæmdastofnun sem hafi vegagerð sem meginverkefni. Þau rök eru færð fyrir þessari fullyrðingu að verkefni vegagerðar annars vegar og hafntengd verkefni hins vegar eru um flest óskyld og ekki til þess fallin að eiga samleið. Í þeim efnum er bent á fyrirkomulag í nágrannalöndum Íslands þar sem víða er lögð áhersla á öfluga stofnun á sviði hafs og strandar þar sem sérþekkingu í hafnargerð, öldu- og sjómælingum, rannsóknum, mengunarvörnum, öryggismálum og almennu eftirliti á hafinu er safnað saman í öflugan einingu. Reynslan innanlands sem erlendis sýnir að mikil þörf er fyrir íslenskt samfélag að hafa örugga og trausta skipan þessara mála. Meginrök Hafnasambands Íslands fyrir stofnun hafs og strandar eru eftirfarandi:

- Þjóð sem umlukin er hafi, sækir stærstan hluta efnahags síns til auðlinda hafsins og treystir að mestu á aðföng og útflutning með skipum er afar mikilvægt að eiga og reka stofnun með sérþekkingu á hafi og strönd.
- Ætla má að sameinuð verkefni og starfsemi stofnana, sem vinna að rannsóknum á hafinu, eftirliti nær og fjær ströndinni, bráðaaðgerðum, rekstri leiðsögu-, vöktunar-, eftirlits- og upplýsingakerfa og framkvæmdum eigi að leiða til hagræðingar í rekstri og aukinna gæða.

Því skorar stjórn Hafnasambands Íslands á Alþingi að samþykkja nú þegar að hefjast handa við undirbúning „Stofnunar hafs og stranda“.

Stjórn Hafnasambands Íslands gerir ekki athugasemdir við einstök ákvæði þeirra tveggja frumvarpa sem hér er eru til umsagnar en treystir því að hagsmunir hafna og þeirra verkefna sem lúta að hafi og ströndum landsins verði tryggðir til framtíðar í stofnun hafs og stranda.

Virðingarfyllt
HAFNASAMBAND ÍSLANDS

Gísli Gíslason formaður



komudagur 33.2011

Reykjavík, 02.Mars 2011

Skrifstofa Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Varðar: Umsögn um frumvarp til laga um Farsýsluna, stjórnsýslustofnun samgöngumála (heildarlög), 385. mál

Forráðamann Icelandair fagna því mjög að stjórnvöld hafi frumkvæði að breytingum sem til þess eru ætlaðar að lækka rekstrarkostnað stjórnsýslu- og eftirlitsstofnana. Slíkt er íslensku atvinnulífi lífsnauðsynlegt til að auka samkeppnishæfni í sífellt harðari alþjóðlegri samkeppni. Því miður bendir margt til þess að þetta frumvarp, andstætt yfirlýstum markmiðum, sé ekki til þess fallið að lækka kostnað og efasemdir eru uppi um að fagmennsku og þjónustustigi verði viðhaldið.

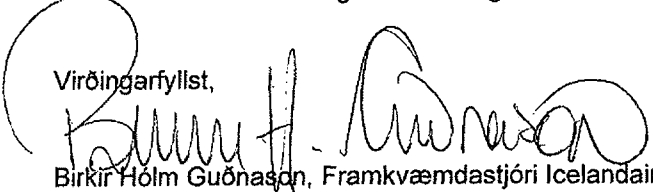
Í athugasemd sem fylgir frumvarpinu kemur fram að lækka megi innri rekstrarkostnað um 10 - 15% við boðaða breytingu. Einu rökin sem tilgreind eru fyrir þessari hagræðingu eru samanburður á kostnaði vegna yfirstjórnar og stoðþjónustu stærri stofnana annars vegar og samþætting verkferla milli núverandi stofnana hins vegar. Af lestri frumvarpsins og athugasemdanna er ekki að sjá að neitt liggi fyrir um hvaða ferla sé hægt að samþætta eða að nokkur vinna hafi farið fram í þá veru að kanna slíkt. Hvað varðar stjórnsýslu og eftirlit með flugstarfsemi er ljóst að sú vinna og þeir ferlar sem henni tengjast byggja á ítarlegum og sérhæfðum alþjóðlegum stöðlum sem erfið er að sjá að eigi mikla samþættingarmöguleika með lítt skyldum greinum. Mikil óvissa hlýtur því að ríkja um slíkan sparnað. Þess má geta að flugrekandi í Finnlandi sem Icelandair vinnur mikið með hefur ekki góða reynslu af sambærilegri breytingu í stjórnsýslunni þar; kostnaður hefur ekki lækkað og þjónusta hefur skerst.

Ef stjórnvöld hefðu í raun trú á þeirri lækkun kostnaðar sem tilgreind er væri eðlilegt að samfara frumvarpinu væri boðun lækkun gjaldskrár til flugrekenda sem næmi a.m.k. hluta væntanlegrar hagræðingar. Það er því í mikilli mótsögn við yfirlýst markmið að í sjálfru frumvarpinu komi fram 13% HÆKKUN á gjaldskrá til flugrekenda vegna skrásetningar flugvéla. Þetta dregur mjög úr trúverðugleika yfirlýsinga um fyrirhugaða hagræðingu. Ég skora á stjórnvöld að sýna í verki að hugur fylgi máli um hagræðingu og boða lækkun gjaldskrár sem hluta af þessu frumvarpi.

Annað atriði sem veldur áhyggjum varðandi frumvarp þetta er sú hættu á að þjónustustig sem flugrekendur hafa notið hjá Flugmálastjórn verði minna í stærri stofnun. Í því mikla samkeppnisumhverfi sem er í alþjóðlegum flugrekstri í dag hafa Íslenskir flugrekendur getað reitt sig á viðbragðsflýti og góða þjónustu Flugmálastjórnar. Aðgangur að lykilmönnum stofnunarinnar hefur margoft skipt sköpum, t.d. við skrásetningu flugvéla erlendis eða við aðrar aðgerðir þar sem miklir hagsmunir eru í húfi. Í dag ríkir heilbriggt jafnvægi samstarfs og faglegs aðhalds milli Flugmálastjórnar og flugrekenda sem m.a. hefur verið bent á í úttektum alþjóðastofnana. Alls ekki er sjálfgefið að það takist að viðhalda slíku með svo umfangsmikilli breytingu sem boðuð er.

Að lokum vil ég benda á að samkvæmt gildandi lögum um Flugmálastjórn á Flugráð að fjalla um og veita umsögn um breytingar á lögum og reglum sem varða flugmál. Ekkert slíkt umsagnarferli hefur átt sér stað með þetta frumvarp sem þó ber að viðhafa skv. lögum. Það er miður að þetta tækifæri hagsmunaaðila til að koma á framfæri athugasemdum og viðhafa bein samskipti við yfirvöld sé þannig sniðgengið.

Virðingarfyllst,


Birgir Hólm Guðnason, Framkvæmdastjóri Icelandair

285. mál

Ávinningur af endurskipulagningu samgöngustofnana

Ávinningur af endurskipulagningu samgöngustofnana er tvíþættur:

1. Faglegur ávinningur, sem bætir möguleika stofnana til að sinna hlutverki sínu í samfélaginu og bregðast við breyttum kröfum til starfsemi þeirra.
2. Hagræðing, sem bætir möguleika stofnana til að taka á sig lækkun útgjalda án skerðingar þjónustustigs.

Meginþættir faglegs ávinnings eru:

1. Aðgreining stjórnsýslu frá framkvæmdum og rekstri, sem mætir innlendum og erlendum kröfum um faglega og hlutlausa stjórnsýslu og tryggir að sambærilegar kröfur séu gerðar til framkvæmda og rekstrar mannvirkja og annarra þátta samgöngumála.
2. Aukin samþætting þvert á samgöngugreinar, sem endurspeglar áherslur samgönguáætlunar og leggur áherslu á hagkvæmni og virkni samgöngukerfisins fremur en þær leiðir sem bundnar eru einstökum samgöngugreinum.
3. Sérhæfing, sem gefur færi á að efla vinnubrögð, fagmennsku og árangur t.d. á sviði stjórnsýslu og framkvæmda.

Meginþættir hagræðingar eru:

1. Lægri yfirstjórnarkostnaður. Stærri stofnanir (með 100-150 starfsmönnum og fleiri) hafa yfirleitt hlutfallslega mun lægri kostnað vegna rekstrar, þjónustu og yfirstjórnar heldur en minni stofnanir (með 40-70 starfsmönnum).
2. Samþætting verkferla þvert á samgöngugreinar. Greining á verkferlum samgöngustofnana sýnir að þeir eru í mörgum tilfellum sambærilegir milli stofnana og að samþætta megi umtalsverðan hluta af starfsemi núverandi stofnana í nýjum stofnunum.
3. Skýrara hlutverk stofnana. Starfsemi utan kjarnaviðfangsefna tekur oft mikla athygli frá meginhlutverki og því stuðlar einfalt og skýrt hlutverk að markvissari stjórnun og starfsemi.

Þó að ávallt sé álitaefni hvaða forsendur skuli notaðar við mat á mögulegri hagræðingu, bendir greining til þess að áætla megi að bein innri hagræðing af endurskipulagningu samgöngustofnana verði að lágmarki 10-15% af rekstrargjöldum. Þá eru ótaldir aðrir þættir mögulegrar hagræðingar sem að hluta til geta einnig falið í sér faglegan ávinning.¹

Samkvæmt áætlunum um þróun ríkisfjármála² er þörf á verulegri lækkun ríkisútgjalda árin 2010-2013. Samgöngustofnanir falla undir þann flokk stofnana sem þurfa að sæta mestri lækkun fjárveitinga. Þó ekki sé hægt að fullyrða um hlutfallslega lækkun má gera ráð fyrir að hún geti numið allt að 10% á ári. Miðað við þessar forsendur má gera ráð fyrir því að fjárveitingar geti lækkað um 1/3 á fjögurra ára tímabili eða sem nemur helmingi launagjalda.

¹ Sjá umfjöllun um hugtakið hagræðingu í viðauka 1.

² Sjá skýrslu fjármálaráðherra um áætlun um jöfnuð í ríkisfjármálum 2009-2013 og fjárlagafrumvarp 2010.

Þó að tækifæri kunni að vera til aukinnar tekjuöflunar, eru möguleikar til að leggja auknar álögur á atvinnulífið takmarkaðir.

Ljóst er að gerðar verða kröfur um lækkun útgjalda samgöngustofnana hvert sem skipulag þeirra verður. Það er því ekki spurning hvort útgjöld lækki heldur hverjar verði afleiðingar slíkrar lækkunar.

Á mynd 1 er sýnt samhengi lækkunar útgjalda, hagræðingar og niðurskurðar. Eins og fram kemur á myndinni eru ýmisar aðgerðir mögulegar til að lækka útgjöld. Sumar þeirra er hægt að framkvæma skjótt og án verulegs sársauka. Aðrar taka lengri tíma og geta bitnað á starfseminni og hag starfsmanna. Endurskipulagning samgöngustofnana hefur ekki síst að markmiði að hægt verði í lengstu lög að forðast sársaukamestu aðferðir til útgjaldalækkunar.

Afleiðingar útgjaldalækkunar gera verið:

1. Hagræðing.
2. Niðurskurður.

Við hagræðingu eru einnig aðgerðir sem hægt er að framkvæmda tiltölulega skjótt. Hins vegar sýnir reynslan að samhengi er milli umfangs og væntanlegs árangurs hagræðingaraðgerða. Sagt með öðrum orðum, þá er ekki hægt að vænta mikillar hagræðingar af aðgerðum sem fela aðeins í sér afmarkaðar breytingar. Stærri breytingar eins og sameining stofnana skapar mun meiri tækifæri til hagræðingar.

Ef ekki er gripið til hagræðingar hlýtur niðurstaða útgjaldalækkunar að vera niðurskurður þjónustunnar, eins og fram kemur á myndinni. Þó að fyrstu skref í niðurskurði geti verið sársaukalítill, fela þau viðameiri í sér verulega skerðingu á hagsmunum notenda þjónustu.

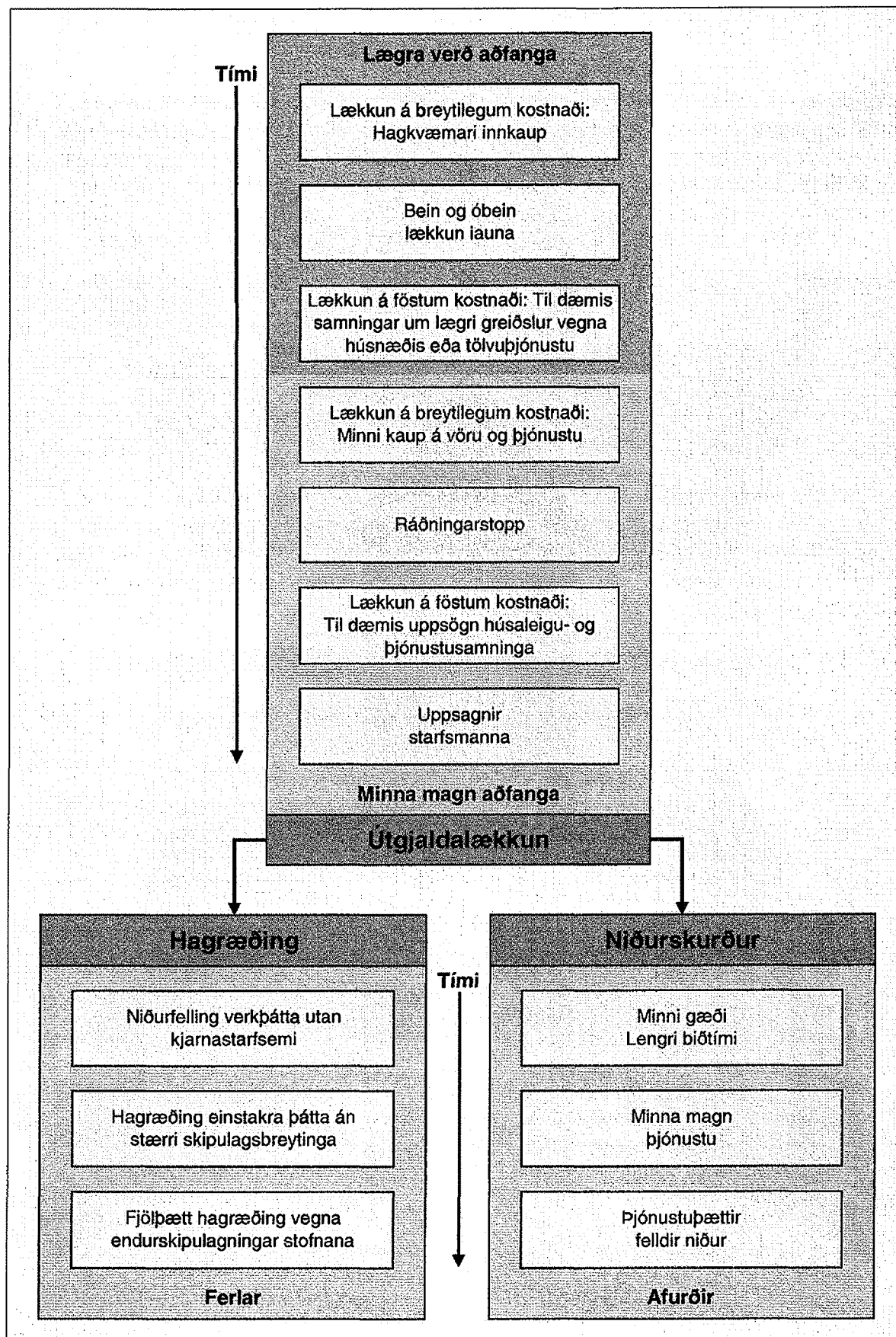
Oft felur sameining eða endurskipulagning stofnana í sér kostnað sem líta má á sem fjárfestingarkostnað til að ná fram síðari hagræðingu.³ Ónóg fjárfesting í upphafi getur dregið úr hagkvæmni endurskipulagningar til lengri tíma. Einnig tekur nokkurn tíma að fá nýjar stofnanir til að virka sem eina heild. Því má vænta þess að bein hagræðing skili sér ekki að fullu fyrr en á öðru ári.

Meginniðurstöður þessarar umfjöllunar eru:

1. Á næstu árum verða gerðar umtalsverðar kröfur til lækkunar útgjalda samgöngustofnana.
2. Þessar kröfur verða þær sömu óháð því hvort ráðist verður í skipulagsbreytingar eða ekki.
3. Ef ekki er gripið til hagræðingar mun lækkun útgjalda fela í sér verulegan niðurskurð þjónustu.
4. Hagræðingarmöguleikar vegna endurskipulagningar nema að lágmarki 10-15% af rekstrargjöldum og skapa því tækifæri til að mæta kröfum um lækkun útgjalda án niðurskurðar þjónustu.

³ Til dæmis vegna sameiningar húsnaðis, flutninga, samræmingar tækjakosts, þjálfunar starfsfólks, starfsloka og ráðgjafar.

Mynd 1. Samhengi lækkunar útgjalda, hagræðingar og niðurskurðar.



Hugtakið hagræðing

Hagræðing er almennt hugtakt sem yfirleitt vísar til bætts árangurs í starfsemi stofnana. Notkun hugtaksins er oft ónákvæm og það jafnvel notað í sömu merkingu og niðurskurður. Í töflu 1 er sýnt samhengi breytinga á kostnaði annars vegar og þjónustu og árangri hins vegar, sem jafnframt skilgreinir hvað er átt við með hugtakinu hagræðingu í þessari umfjöllun.

Tafla 1. Samhengi breytinga á kostnaði og þjónustu og árangri.

	Aukin þjónusta og árangur	Óbreytt þjónusta og árangur	Minni þjónusta og árangur
Aukinn kostnaður	• Aukið þjónustustig.	• Aukin óhagkvæmni.	• Aukin óhagkvæmni.
Óbreyttur kostnaður	• Hagræðing.		• Aukin óhagkvæmni.
Minni kostnaður	• Hagræðing.	• Hagræðing	• Niðurskurður.

Skipta má hagræðingu í kjölfar sameiningar eða endurskipulagningar stofnana í innri og ytri hagræðingu eftir því hvort áhrifin koma fram innan eða utan stofnunar. Einnig má skipta hagræðingu í fyrsta stig og annað stig eftir því hvort hún á sér stað vegna þeirra formlegu breytinga sem ákveðnar eru eða þeirra tækifæra sem sameiningin skapar. Samhengi þessara þátta er sýndur í töflu 2.

Tafla 2. Hagræðing vegna sameiningar eða endurskipulagningar stofnana.

	Innri	Ytri
Fyrsta stigs	Bein hagræðing vegna rekstrarlegrar samlegðar, þ.e. fækkunar stjórnenda, endurskipulagningar ýmiskonar stoðþjónustu, samþættingar verkferla, hagkvæmari innkaupa, minni húsnæðiskostnaðar o.s.frv.	Hagræðing vegna einföldunar á stjórnsýslu, bættrar samhæfingar og marvissari þjónustu við notendur. Hagræðingin getur orðið innan stjórnkerfisins og með sparnaði fyrir notendur. Fækkun stofnana getur ein og sér skilað árangri af þessu tagi.
Annars stigs	Óbein hagræðing vegna þekkingarlegrar samlegðar, sem leiðir af bættum tækifærum til grundvallabreytinga á aðferðum og viðfangsefnum.	Hagræðing vegna jákvæðra hagrænna áhrifa. Nægir að nefna í þessu sambandi að jafnvel mjög litlar breytingar á virkni samgöngukerfisins geta skilað umtalsverðum þjóðhagslegum ávinningi.

Áhrif ytri hagræðingar eru ekki síður mikilvæg en innri hagræðing stofnana og geta falið í sér mun meiri samfélagslegan ábata en endurspeglast í fjárlögum ríkisins. Hins vegar tekur ytri hagræðing meiri tíma og annars stigs ytri hagræðing er oft afleiðing af annars stigs innri hagræðingu.

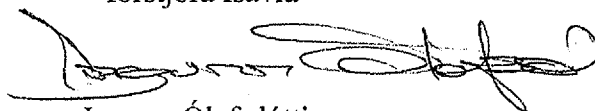
Nefndasvið skrifstofu Alþingis
Austurstræti 8 – 10
150 Reykjavík.

Reykjavík 3. mars 2011

**Efni: Umsögn um frumvarp til laga um Farsýsluna, stjórnsýslustofnun samgöngumála
þskj. 542 – 385 mál.**

Frumvarp til laga um Farsýsluna, stjórnsýslustofnun samgöngumála, liggur nú fyrir Alþingi. Isavia hefur ekki efnislegar athugasemdir við efni frumvarpsins sem slíks. Félagið vill þó taka fram að það vonast til að hið góða samstarf sem það hefur átt við Flugmálastjórn Íslands haldi áfram við hina nýju stofnun. Isavia leggur einnig áherslu á að áfram verði lögð áhersla á uppbyggingu þeirrar sérhæfðu fagþekkingar hvað varðar flugstarfsemi og málefni sem tengjast flugi, sem nú er til staðar hjá Flugmálastjórn Íslands. Þá leggur félagið áherslu á að við skipulag hinnar nýju stofnunar verði haft að leiðarljósi að boðleiðir innan Farsýslunnar lengist ekki og að starfsemi hennar verði a.m.k. jafn skilvirk og starfsemi Flugmálastjórnar Íslands hefur hingað til verið.

Virðingarfyllst
F.h. Björns Óla Haukssonar
forstjóra Isavia



Ingunn Ólafsdóttir
skrifstofustjóri yfirstjórnar Isavia, Reykjavík



Alþingi
Erindi nr. P 139/1569
komudagur 3. 3. 2011

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8–10
150 Reykjavík

Reykjavík, 2. mars 2011

X Efni: Þskj. 542 – 385. mál. Frumvarp til laga um Farsýsluna,
stjórnsýslustofnun samgöngumála.

Þskj. 543 — 386. mál. Frumvarp til laga um Vegagerðina,
framkvæmdastofnun samgöngumála.

Íslenskri málnefnd hefur verið falið að veita umsögn um ofangreind tvö frumvörp. Nefndin fær ekki séð að í frumvarpstextanum séu atriði sem falla að því sviði sem Málnefndin starfar eftir.

Virðingarfyllst,

f.h. Íslenskrar málnefndar

Guðrún Kvaran

Alþingi
Erindi nr. P 139/1578
komudagur 4.3.2011

LANDHELGISGÆSLA ÍSLANDS
ICELANDIC COAST GUARD



Alþingi
Nefndasvið – Samgöngunefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

LHG/012/9,6/DS/sig
Reykjavík 3. mars 2011.

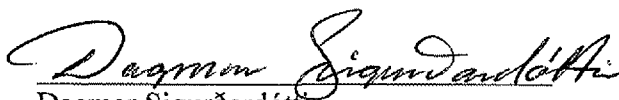
**Umsögn Landhelgisgæslu Íslands um frumvarp til laga um
farsýsluna, stjórnsýslustofnun samgöngumála**

Landhelgisgæslan telur frumvarpið að mörgu leyti jákvætt og styður það. Landhelgisgæslan telur rétt að athuga hvort einfalda má eftirfylgni ýmissa laga sem Farsýslunni er ætlað að hafa eftirlit með. Lagt er til að Farsýslan fái vald til að leggja á stjórnsýslusektir vegna ýmissa brota. Sem dæmi má nefna ýmis brot sem varða siglingar svo sem vegna siglingu án gilds haffærisskírteinis eða án þess að hafa gilt haffærisskírteini meðferðis, vanmönnum (eitthvað skortir á atvinnuréttindi áhafnar), vegna vanrækrar lögskráningar og svo framvegis.

Þar sem Farsýslunni er ætlað að hafa eftirlit með mengun frá skipum gæti einnig komið til greina að Farsýslan hefði vald til að leggja á stjórnsýslusektir vegna ólöglegrar losunar olíu t.d. í höfnum hvort sem er vegna gáleysis eða ásetnings, svo lengi sem brot telst ekki það alvarlegt að ástæða sé til að hefja saksókn.

Í Noregi eru flest slík brot afgreidd innan stjórnsýslunnar og náð samstarf er með stjórnsýslunni og saksóknara varðandi ákvörðun um hvort brot skal varða stjórnsýslusekt eða refsiviðurlög þegar brotin eru á markalínunni. Sjá skipssikkerhetsloven með greinargerð¹. Með þessu móti gæti eftirfylgni Farsýslunnar orðið mun markvissari og skilvirkari og það myndi einnig létta vinnu af lögreglu og dómskerfi.

F.h. Landhelgisgæslu Íslands,


Dagmar Sigurðardóttir
lögfræðingur.

¹ <http://www.regjeringen.no/nb/dep/nhd/dok/regpubl/otprp/20052006/otprp-nr-87-2005-2006-.html?id=189725>

Samgöngunefnd Alþingis



Reykjavík, 7. mars 2011

Umsögn Landssamtaka hjólréðamanna við frumvarp til laga um Farsýsluna, mál 385 á 139. löggjafarþingi.

Landssamtök hjólréðamanna (hér eftir LHM) eru hagsmunasamtök hjólréðamanna. Markmið samtakana eru m.a. að efla hjólréiðar á Íslandi sem heilsusamlegan lífsmáta og sem samgöngutæki. Öll stærstu hjólréiðafélög landsins eiga aðild að LHM. Samtökin eru þó ekki aðeins málsvari félagsmanna hinna ýmsu hjólréiðafélaga sem telja um 2000 manns heldur eru þau jafnframt málsvari alls hjólréiðafólks á Íslandi. LHM er aðildarfélag að European Cyclists' Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólréiðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu. Aðildarfélag ECF er að finna í flestöllum löndum Evrópu.

LHM leggja hér með fram athugasemdir sínar við frumvarpið en lýsa sig jafnframt albuin að mæta fyrir samgöngunefnd og aðstoða eftir fremsta megni við að láta þessi lög endurspeгла virðingu fyrir umhverfisvænsta og hollasta ökutækinu.

1. grein.

LHM finnast markmið sem sett eru fram í 3. mgr. 1. gr. metnaðarfull og gerir ekki athugasemd við þau. Þau passa enda einstaklega vel við hjólréiðar sem eru öruggar, sjálfbærar og hagkvæmar og með smá endurbættum má gera þær mun greiðari en nú er. Hjólréiðar eru einnig í samræmi við samfélagsleg og umhverfisleg markmið samfélagsins í fyrirsjáanlegri framtíð.

LHM leggur þó til að eftirfarandi texta verði bætt við til að taka af öll tvímæli um að hjólréiðar, ganga og almenningsamgöngur séu jafngildar samgöngum með einkabílum, sem því miður hefur verið látið njóta forgangs á landinu fram að þessu:

Við 3. mgr: Þá skal stofnunin í öllu starfi sínu gæta að jafnræði samgöngumáta.

Fyrir hönd stjórnar Landssamtaka hjólréðamanna



Árni Davíðsson formaður

Morten Lange



Alþingi
Erindi nr. P 139/1588
komudagur 4.3.2011

SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA

Alþingi
b.t. samgöngunefndar

Reykjavík 3. mars 2011

Austurstræti 8-10
150 REYKJAVÍK

1102025SA TP
Málalýkill: 200

Efni: Umsögn um frv. til laga um Farsýsluna, 385. mál

Vísað er til tölvupósts frá nefndasviði Alþingis, dags. 21. febrúar sl., þar sem óskað er umsagnar Sambands Íslenskra sveitarfélaga um ofangreint mál.

Með frumvarpinu er lagt til að ný stofnun verði sett á laggirnar sem sinni eftirliti á sviði samgöngumála og taki við stjórnsýsluverkefnum sem nú eru unnin á vettvangi fjögurra ríkisstofnana, Siglingastofnunar, Flugmálastjórnar, Umferðarstofu og Vegagerðarinnar. Er gengið út frá því að um síðastnefndu stofnunina gildi áfram sérstök lög, og kemur tillaga að endurskoðuðum ákvæðum þeirra fram á þingmáli nr. 386.

Eins og fram kemur í umsögn sambandsins um Vegagerðarfrumvarpið er óhjákvæmilegt að gera athugasemd við að ekki sé gefinn lengri umsagnarfrestur þegar í hlut eiga jafnvíðtækar breytingar á stjórnsýslu samgöngumála. Sérstaklega er bent á að frumvarpshöfundar aðhyllast stefnu um útvistun verkefna og rúmar framsalsheimildir, sem ekki er hægt að ganga út frá að almenn sátt sé um. Er áriðandi að samgöngunefnd vegi og meti ólíka kosti í því efni, t.d. hvað varðar framsal eftirlits og heimildir til þess að kaupa hluti í einkafyrirtækjum sbr. 16. gr. frv. Hafa ber þar í huga að slíkar ráðstöfunarheimildir til handa ríkisstofnunum, hafa einkum verið veittar vegna rannsóknastarfsemi í miklum tengslum við háskóla. Það er hins vegar nýlunda að lagt sé til að nánast hreinræktuð stjórnsýslustofnun fái slík leyfi.

Með sama hætti er það umtalsvert álitafni hvort nægjanlegt sé að framsal eftirlits eigi sér stað í þágu hagkvæmnissjónarmiða, eins og leiða má af skýringum í grg. með 16. gr. frv. Jafnvel þótt framsal nái ekki til eiginlegra stjórnvaldsákvæðana, gilda margvísleg réttaröryggissjónarmið sem taka verður tillit til áður en framsal er ákveðið. Er nauðsynlegt að efni sjálfrar lagagreinarinnar tiltaki að framsalsheimild nái ekki til stjórnvaldsákvæðana og að réttaröryggi þess sem eftirlitið beinist að sé tryggt þrátt fyrir framsal.

Annað atriði sem kallar á skoðun af hálfu þingnefndar, er hvernig lagasamræmi er tryggt þegar kemur að verkefnum Vegagerðarinnar. Áréttuð er athugasemd í umsögn sambandsins um 5. gr. frv. á þingmáli nr. 386, varðandi gerð vegaskrár. Mikilvægt er að ábyrgð á því verkefni sé skýr í lögum sem sett eru um Vegagerð og Farsýsluna. Þá er einnig ástæða til þess að taka upp í 4. gr. þess frv. sem hér er til umfjöllunar, að Farsýslan starfi eftir stefnu ríkisstjórnar og Alþingis, m.a. við gerð samgönguáætlunar.

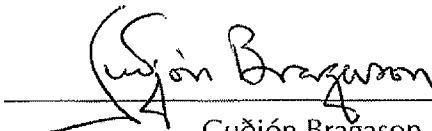


Af hálfu sambandsins hefur mikil og vaxandi áhersla verið lögð á þátt almenningssamgangna. Hætt er við að hlutverk Farsýslunnar við að stuðla að sjálfbærum og hagkvæmum samgöngum sbr. 1. gr. geti orðið innantómt, ef ekki er gerð betri grein fyrir tengdum verkefnum í 7. gr. frv.

Í 3. gr. frv. telur sambandið rétt að tiltaka sérstaklega að samvinna og samráð sé viðhaft við sveitarfélög áður en kemur að útgáfu framkvæmdaleyfa í tengslum við verkefni stofnunarinnar á sviði flugmála.

Að lokum skal á það bent, að vart getur staðist að ekki skuli lagðar til breytingar á öðrum lögum en fram koma í 17. gr. vegagerðarfrumvarpsins og 20. frv. um Farsýsluna. Í því sambandi er bent á að heiti Flugmálastjórnar kemur fyrir í a.m.k. 11 lögum. Nauðsynlegt er að bæði frumvörp fái gagngera skoðun til þess að tryggja lagasamræmi.

Virðingarfyllt
SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA


Guðjón Bragason
sviðsstjóri lögfræði- og velferðarsviðs



SAMTÖK ATVINNULÍFSINS

Alþingi
Erindi nr. **P 139/1631**
komudagur **9.3.2011**

Nefndasvið Alþingis
Samgöngunefnd
Austurstræti 8-10

150 REYKJAVÍK

Reykjavík, 8. mars 2011

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um Farsýsluna, stjórnsýslustofnun samgöngumála, 385. mál, og frumvarp til laga um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála, 386. mál.

Samgöngunefnd Alþingis hefur óskað eftir umsögn Samtaka atvinnulífsins, Landssambands íslenskra útvegsmanna, Samtaka ferðapjónustunnar, Samtök iðnaðarins og Samtaka verslunar og þjónustu um ofangreind frumvörp. Eftirfarandi umsögn nær til beggja þingmálanna þar sem þau eru nátengd.

Frumvörpin eru hluti af heildarendurskoðun á skipulagi samgöngustofnana sem felur í sér að settar verði á fót tvær stofnanir, annars vegar Farsýslan sem ætlað er að sinna stjórnsýslu og eftirliti á sviði samgöngumála, og hins vegar Vegagerðin sem ætlað er að annast framkvæmdir og rekstur samgöngumannvirkja. Stofnanirnar verða reistar á grunni Siglingastofnunar Íslands, Flugmálastjórnar Íslands, Umferðarstofu og Vegagerðarinnar.

Samtökin taka undir þau markmið með endurskipulagningu samgöngustofnana sem talin eru upp í greinargerðinni eins og að auka faglegan styrk og tryggja markvissara samráð við hagsmunaaðila. Sérstaklega er því fagnað að stjórnvöld hafi framkvæðið að breytingum sem til þess eru ætlaðar að lækka rekstrarkostnað stjórnsýslu- og eftirlitsstofnana. Slíkt er íslensku atvinnulífi lífsnauðsynlegt til að auka samkeppnishæfni í sífellt harðari alþjóðlegri samkeppni. Því miður er ástæða til að óttast að umfangsmiklar skipulagsbreytingar eins og hér eru fyrirhugaðar skili ekki þeim sparnaði sem til er ætlast. Mörg dæmi eru um að sameiningaraðgerðir að hálfu hins opinbera hafi kostað skattgreiðendur meiri fjármuni en til stóð. Því skal áréttað að fylgst verði vel með því að þessar aðgerðir nái fjárhagslegu markmiði sínu.

Í almenntri greinargerð með frumvarpi um Farsýsluna segir m.a.: „Miðað við þessar forsendur má gera ráð fyrir því að fjárveitingar geti lækkað um þriðjung á fjögurra ára tímabili. Þó að tækifæri kunni að vera til aukinnar tekjuöflunar, eru möguleikar til að leggja auknar álögur á atvinnulífið takmarkaðir.“ Einnig kemur fram að lækka megi innri rekstrarkostnað um 10 - 15% við boðaða breytingu. Einu rökin sem tilgreind eru fyrir þessari hagræðingu er samanburður á kostnaði vegna yfirstjórnar og stoðþjónustu stærri stofnana annars vegar og samþætting verkferla milli núverandi stofnana hins vegar. Af lestri frumvarpsins og athugasemdanna er ekki að sjá að neitt liggi fyrir um hvaða ferla sé hægt að samþætta eða að nokkur vinna hafi farið fram í þá veru að kanna slíkt. Minna má á að vinna við eftirlit með flugstarfsemi og þeir ferlar sem henni tengjast byggja á ítarlegum og sérhæfðum alþjóðlegum stöðlum sem erfitt er að sjá að eigi mikla samþættingarmöguleika með lítt skyldum greinum.

Ef stjórnvöld hefðu í raun trú á þeirri lækkun kostnaðar sem tilgreind er væri eðlilegt að samfara frumvarpinu væri boðuð lækkun gjaldskráa sem næmi a.m.k. hluta væntanlegrar hagræðingar. Það kemur því á óvart að samkvæmt frumvarpinu er fyrirhugað að innheimta ný gjöld vegna eftirlits með skoðun ökutækja og starfsleyfum skoðunarstöðva auk þess sem gert er ráð fyrir 25% hækkun á



SAMTÖK ATVINNULÍFSINS

umferðaröryggisgjaldi og hækkun á gjaldskrá vegna útgáfu lofthæfisskírteina. Að mati fjármálaráðuneytis munu ríkistekjur aukast af þessum sökum um samtals 37 m.kr. Þetta dregur mjög úr trúverðugleika yfirlýsinga um fyrirhugaða hagræðingu.

Samtökin mótmæla harðlega öllum fyrirhuguðum hækkunum gjaldskráa. Það er eindregin skoðun samtakanna að atvinnuástand á Íslandi þoli ekki frekari skatta- eða gjaldskrárhækkanir af hálfu hins opinbera.

Með frumvörpunum er ekki aðeins verið að sameina stofnanir og breyta, heldur er verið að breyta lagaheimildum þessara stofnanna. Rétt hefði verið að fara þá leið að setja á laggirnar umræddar stofnanir og fela þeim framkvæmd gildandi laga. Sú leið hefði verið einföld, skýr og ekki skapað óþarfa vafa um hvaða eftirlitsheimildir og refsikenndu viðurlög stofnanirnar hefðu. Eins og frumvarpið er lagt fram þá er óskýrt hvaða eftirlitsheimildir og refsikenndu viðurlög eru teknar úr gildandi lögum og færðar inn í ný frumvarpsdrög. Vegna þessa vinnulags við gerð frumvarpsins verður ekki annað séð af greinum II. kafla um verkefni Farsýslunnar og II. kafla um verkefni Vegagerðinnar, en að stofnunum verði veitt meira vald en núverandi stofnanir hafa skv. gildandi lögum. Frumvörp sem þessi sem opna fyrir matskenndar ákvarðanir stjórnvalda ganga gegn lögmatísreglu stjórnskipunarinnar og góðum stjórnsýsluháttum. Hér dugar ekki að vísa til uppruna reglna í gildandi sérlögum í greinargerð, heldur verður að tilgreina umræddar lagaheimildir. Samtökin gera kröfu um að skýrt verði með augljósum hætti hvaða lagaheimildir verið er að fella niður, breyta og aðlaga, áður en frumvarp þetta nær fram að ganga.

Samtökin hafa einnig efasemdir um að fagmennsku og þjónustustigi verði viðhaldið í stærri stofnun. Þannig hafa íslenskir flugrekendur getað reitt sig á viðbragðsflýti og góða þjónustu Flugmálastjórnar. Aðgangur að lykilmönnum stofnunarinnar í því mikla samkeppnisumhverfi sem er í alþjóðlegum flugrekstri hefur margoft skipt sköpum, t.d. við skrásetningu flugvéla erlendis eða við aðrar aðgerðir þar sem miklir hagsmunir eru í húfi. Tryggja verður áframhald þess jafnvægis samstarfs og faglegs aðhalds sem nú ríkir milli Flugmálastjórnar og flugrekenda.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins

Í 4. gr. frumvarps um Farsýsluna er vísað til rannsóknarnefndar samgönguslysa. Þessi nefnd er ekki til og hafa samtök aðila í sjávarútvegi og landflutningum hafnað hugmyndum um að steypa saman lögum um rannsókn sjóslysa, flugslysa og umferðarslysa í ein lög og eina rannsóknarnefnd, sbr. meðfylgjandi umsögn aðila til samgönguráðuneytisins frá 19. janúar 2010.

Í 6. gr. frumvarps um Farsýsluna er stofnuninni fengnar opnar matskenndar eftirlitsheimildir og rannsóknarheimildir. Slíkt opið skilyrðislaust framsal valds til stjórnsýsluaðila stenst ekki lögmatísreglu stjórnskipunarinnar og ber að takinarka með skýrum hætti í lögnum sjálfum. Þetta á ekki síst við heimildir stofnunarinnar til að beita refsikenndum stjórnsýsluviðurlögum.

Taka má tvö dæmi. Annars vegar er stofnuninni veitt opin matskennd heimild skv. lokamálsgrein 2. mgr. 6. gr. að leggja hald á gögn og muni sem hún telur nauðsynleg í þágu eftirlits. Þetta er ekki skýrt frekar í athugasemdum. Hins vegar getur stofnunin skv. 7. mgr. 6. gr. krafist upplýsinga og gagna frá öðru stjórnvaldi, óháð þagnarskyldu þess, ef slíkt er nauðsynlegt til að unnt sé að sinna lögbundnu eftirliti. Þetta er ekki skýrt frekar í athugasemdum.

Í athugasemdum við 6. gr er sagt að ákvæði eigi uppruna sinn í 5. gr. laga um Flugmálastjórn Íslands, nr. 100/2006. Með ákvæðinu sé ekki ætlað að raska sértækum heimildum sem Farsýslunni eru veittar í öðrum lögum. Þessi skýring í athugasemdunum dugar ekki til. Samkvæmt hefðbundinni lögskýringu er verið að setja lagaákvæði sem hefur áhrif á túlkun annarra gildandi laga og hefur áhrif á túlkun gildandi



SAMTÖK ATVINNULÍFSINS

lagaákvæða. Fyrir utan það atriði að yfirfæra eftirlitsheimildir Flugmálastjórnar á málafni ökutækja og siglinga, án frekari skoðunar er í hæsta máta vafasöm aðgerð.

Í III kafla frumvarps um Farsýsluna er fjallað um gjaldtöku ofl. Lagaákvæði gjaldskráa byggja almennt á því að óheimilt sé að innheimta hærra gjald en raunkostnað við veitta þjónustu. Nauðsynlegt er að tryggja að opinberum aðilum sé ekki gefið sjálfðæmi um þann kostnað sem þeir leggja til grundvallar, en reynslan hefur sýnt að það er lítið sem ekkert sem kemur í veg fyrir að opinberir aðilar auki við þennan kostnað með einhliða hætti og færi hann yfir á atvinnulífið. Þetta á sérstaklega við í þeim tilvikum þegar þeim eru gefnar ríkar gjaldtökuheimildir.

Samtökin leggja til að við ákvörðun gjalda skv. gjaldskrá Farsýslunnar, skuli stofnunin afla umsagnar hlutaðeigandi hagsmunasamtaka og kynna þeim efni og forsendur gjaldskrár með að minnsta kosti eins mánaðar fyrirvara.

Í lokamálgrein 13. gr. er sagt að greiða skuli fyrir þjónustu Farsýslunnar utan hefðbundins skrifstofutíma á yfirvinnukaupi. Mikilvægt er að muna að stjórnsýslunni er ætlað að styðja við atvinnulífið og borgarana, en ekki öfugt. Hér er því eðlileg krafa að stofnunin sinni eðlilegri þjónustu við atvinnulífið á forsendum atvinnulífsins en ekki á forsendu skrifstofutíma Farsýslunnar milli kl. 9 og 15. Fella ber því þetta ákvæði niður úr frumvarpinu.

Í 16. gr. frumvarps um Farsýsluna er rætt um framsal eftirlits, þ.e. að stofnunin geti með samningi að undangengnu samþykki ráðherra falið öðrum einstaka þætti eftirlits skv. lögumum. Þetta ákvæði er ekki skýrt nánar. Samtökin leggja ríka áhersla á að hið opinbera færi sem stærstan hluta eftirlitsstarfseminnar til skoðunarstofa á almennum markaði sem hafa þar til gerðar vottun á starfsemi sinni og að eftirlitið grundvallist á útgefnum stöðlum.

Í 16. gr. frumvarps um Farsýsluna og 14. gr. frumvarps um Vegagerðina er stofnununum heimilt, með samþykki ráðherra, að kaupa og fara með hlut ríkisins í rannsóknar- og þróunarfyrirtækjum og að bjóða fram sérþekkingu á alþjóðamarkaði og afla tekna með útflutningi sérfræðipekkingar sem hún býr yfir. Samtökin leggja til að þessi ákvæði falli niður úr frumvarpinu og að þau verkefni Vegagerðarinnar og Farsýslunnar sem eiga betur heima í útboðum og í höndum aðila á markaði, en ekki hjá hinu opinbera með óbeinum ríkisstyrk, verði færð yfir á almennan samkeppnismarkað.

Virðingarfyllst,

f. h. Samtaka atvinnulífsins

f. h. Samtaka iðnaðarins

f. h. Landssambands ísl. útvegsmanna

f. h. SVP-Samtaka verslunar og þjónustu

f. h. Samtaka ferðaþjónustunnar



Alþingi
Erindi nr. P 139/1579
komudagur 4.3.2011

Alþingi
Samgöngunefnd
Við Austurvöll
150 Reykjavík

Kópavogi, 03.03.2011
Tilv. 018
HG

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um Farsýsluna, stjórnsýslustofnun samgöngumála (heildarlög), 385. mál og frumvarp til laga um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála, 386. mál.

Siglingastofnun Íslands vísar til erindis samgöngunefndar Alþingis, dags. 21. febrúar 2011, þar sem óskað er umsagnar stofnunarinnar um 385. mál. Þar sem mál númer 386 er nátengt fyrri málinu er hér fjallað um bæði málin.

Útdráttur.

Siglingastofnun leggur til að skoðað verði vandlega hvaða möguleika nýtt skipulag Stjórnarráðsins gefur við endurskipulagningu stofnana. Forðast verði að falla í þá gryfju að hrinda í framkvæmd gömlum tillögum sem miðuðust við aðrar aðstæður í þjóðfélaginu og önnur markmið.

Hvað málaflokk siglinga varðar er lagt til að stuðst verði við tillögur nefndar samgönguráðherra um framtíðarskipan stofnana samgöngumála frá júní 2009. Ekki velja þann valkost sem nefndin mælir gegn eins og gert er í frumvörpunum sem hér eru til umsagnar.

Ef umrædd frumvörp verða að lögum munu málefni siglinga, öryggi sjófarenda og mengunarvarnir sjávar deilast niður á enn fleiri stofnanir en raunin er í dag og málaflokkurinn veikjast faglega. Lögð er áhersla á að litið verði til þess, hvernig alþjóðasamfélagið og nágrannalönd raða þessum verkefnum niður á stofnanir. Raunhæft dæmi er að líta til strands Goðafoss í Noregi, hvernig aðgerðum er stýrt þar og hvernig yrði tekið á sambærilegu atviki hér miðað við nýja stofnanaskipan.

Fullnægjandi rök vantar fyrir því að breytingar skv. frumvörpunum muni leiða til kostnaðarlækkunar. Eðli hlutverkaskiptaleiðar, sem frumvörpin byggja á, er að bæði stjórnsýslustofnunin og framkvæmdastofnunin þurfa að koma sér upp sérfræðingum á sömu sviðum og fylgir því kostnaður. Reynslan af uppskiptingu flugmálanna í Flugmálastjórn og Flugstoðir ohf. á sínum tíma er gott dæmi um þetta.

**Endurskipulagning Stjórnarráðsins.**

Siglingastofnun veitti allsherjarnefnd Alþingis umsögn þann 28. júní 2010 um frumvarp til laga um Stjórnarráð Íslands (sameiningu ráðuneyta) og skal nú tekinn upp þráðurinn þar sem frá var horfið. Siglingastofnun var þeirrar skoðunar að sameining ráðuneytanna væri í raun forsenda þess að endurskipulagning samgöngustofnana mætti takast vel. Í athugasemdum við frumvarpið um sameiningu ráðuneyta var samþætting á sviði öryggismála, t.d. öryggismál sjófarenda o.fl., tilgreind sem helstu rök fyrir sameiningu dómsmála- og mannréttindaráðuneytis og samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytis. Þá var í athugasemdunum lögð áhersla á að endurskipulagning samgöngustofnana yrði unnin samhliða og í kjölfar sameiningar ráðuneyta og í samræmi við stefnumótun fyrir nýtt ráðuneyti. Í skýrslu Ríkisendurskoðunar frá febrúar 2011, Sameining í ríkisrekstri – 4 Innanríkisráðuneyti, kemur fram að Ríkisendurskoðun telur mikilvægt að mótuð verði langtíma stefna fyrir sameinað ráðuneyti og hefur ráðuneytið sett sér að það verði gert fyrir 1. október 2011. Í skýrslunni kemur jafnframt fram að í stefnumótunarvinnunni þurfi að leggja raunsætt mat á ávinning þess að flytja stofnanir til annarra ráðuneyta eða frá þeim til innanríkisráðuneytisins eftir því hvar verkefni eiga best heima. Æskilegt er að þessari vinnu verði lokið áður en endanlegt skipulag samgöngustofnana verður ákveðið.

Endurskipulagning stofnana taki mið af breytingum Stjórnarráðsins.

Smíði þeirra frumvarpa um Farsýsluna og Vegagerðina, sem nú eru til umsagnar, var að mestu lokið áður en farið var að vinna að sameiningu ráðuneytanna. Í þeirri vinnu var ekki litið út fyrir þáverandi mörk samgönguráðuneytisins og stefnan t.d. tekin á að færa saman í eina stofnun vegagerð, umsjón með ríkisstyrktri hafnargerð og sjóvarnargörðum, rekstur vita og sjómerkja ásamt eignarhaldi og rekstri leiðsögu-, vöktunar, upplýsinga- og eftirlitskerfa á sjó. Sá valkostur sem ráðuneytið tók til skoðunar byggði á hugmyndum sem komnar voru fram fyrir bankahrun, það er að aðskilja skyldi stjórnsýslu frá öðrum verkefnum með því að búa til sérstaka stjórnsýslustofnun og aðra sem sinna skyldi framkvæmdum og rekstri. Þetta er kostnaðarsöm leið þar sem báðar stofnanir þyrftu að koma sér upp sérfræðingum á flestum sviðum samgöngumála en sérfræðingar eru samnýttir í stjórnsýslu, við framkvæmdir og rekstur í dag. Þessi aðferð (í raun uppskipting en ekki sameining) hefði einnig í för með sér að verkefnum Siglingastofnunar yrði skipt niður á tvær stofnanir. Málaflokkur siglinga myndi veikjast faglega og þjónusta við sjófarendur versna því litlar líkur eru á að auknir fjármunir fái til málaflokksins á næstu árum þannig að hægt yrði að bæta við sérfræðingum. Siglingastofnun telur nauðsynlegt að skoða lausnir í víðara samhengi en að framan greinir og sú staðreynd að sameiningu ráðuneyta í innanríkisráðuneyti er lokið og hefur vel til tekist, sbr. skýrslu Ríkisendurskoðunar frá febrúar 2011, gerir þann kost mjög fýsilegan.

Álit nefndar um framtíðarskipan stofnana samgöngumála frá júní 2009.

Nefnd sem samgönguráðherra skipaði þann 29. janúar 2009 um framtíðarskipan stofnana samgöngumála skilaði af sér skýrslu í júní 2009. Að mati nefndarinnar eru margvísleg rök fyrir



breyttu stofnanaskipulagi og voru skoðaðir 5 valkostir í því sambandi. Nefndin mælti sérstaklega með því að valkostur um Stofnun hafs og strandar yrði skoðaður. Á hinn bóginn er á bls. 28 í skýrslu nefndarinnar tekið fram að ekki sé mælt með svokallaðri hlutverkaskiptingu en það er einmitt leiðin sem frumvörpin um Farsýsluna og Vegagerðina byggja á. Í nefndarálitinu eru taldir upp nokkrir gallar við þessa leið og má þar nefna:

1. Tiltölulega flóknar breytingar, sérstaklega hvað varðar Siglingastofnun.
2. Talsverð röskun og talsverð áhætta vegna breytinga.
3. Getur veikt samfellu einstakra samgöngugreina.
4. Samlegðaráhrif á sviði framkvæmda og viðhalds takmörkuð þar sem fyrirséð er að draga muni úr þætti ríkisins í hafnarframkvæmdum.

Stofnun hafs og strandar.

Stofnun hafs og strandar yrði til með sameiningu Siglingastofnunar, Landhelgisgæslu og Fiskistofu en tæki auk þess við verkefnum frá fleiri stofnunum, svo sem mengunarvörnum á sjó frá Umhverfisstofnun. Ríkisendurskoðun hafði komist að hliðstæðri niðurstöðu í stjórnsýsluendurskoðun á Landhelgisgæslu Íslands sem skilað var með skýrslu í febrúar 2001. Í hvorugt skiptið varð þó af því að þessir valkostir væru skoðaðir frekar og líklegasta skýringin á því er að stofnanirnar hafa heyrt undir sitt hvort ráðuneytið, en mikil tregða hefur verið á tilflutningi verkefna milli ráðuneyta. Ávallt hefur þó verið mikil samvinna á milli Siglingastofnunar og Landhelgisgæslu, sérstaklega þá fjóra áratugi sem stofnanirnar deildu húsnæði að Seljavegi en þá sinntu verk- og tæknifræðingar Vita- og hafnamála oft ýmsum tæknistörfum fyrir Gæsluna og skipstjórnarmenntaðir menn Gæslunnar ýmsum siglingafræðilegum verkefnum fyrir Vita- og hafnamál. Endurskipulagning Stjórnarráðsins og sá möguleiki að flytja verkefni milli ráðuneyta hefur rutt úr vegi ýmsum þeim hindrunum sem staðið hafi í vegi fyrir faglegri og hagkvæmri skipan á stofnanakerfi ríkisins og því gefst tækifæri nú að ráðast í róttækar breytingar.

Skilvirkt, einfalt og öflugt stofnanakerfi.

Mikilvægt er að stofnanakerfi sem heldur utan um siglingar hér við land sé faglega sterkt, öflugt og skilvirkt svo takast megi á við óhöpp álíka því og þegar Goðafoss strandaði við Noreg fyrir skömmu. Ef frumvörp þau sem hér eru til umsagnar verða samþykkt kæmu a.m.k fjórar stofnanir að slíku verkefni. Farsýslan færi með eftirlit með skipi, áhöfn og farmi, Landhelgisgæslan sæi um löggæslu, leit og björgun, Umhverfisstofnun stýrði mengunarvörnum ásamt viðbrögðum við þeim og Vegagerðin sinnti m.a. rekstri vita, sjómerkja og upplýsingakerfis um veður og sjólag. Siglingastofnun telur vænlegra til árangurs að koma þessum verkefnum öllum fyrir í einni stofnun, „Stofnun hafs og strandar“. Fáar þjóðir í Evrópu hafa yfirráð yfir stærra hafsvæði en Ísland og afar mikilvægt er að við gætum hagsmuna okkar þar og sinnum öryggismálum til frambúðar, sérstaklega nú þegar aukinni skipaumferð er spáð á svæðinu m.a. vegna nýrra siglingaleiða um Norðurslóðir. Benda má á þá miklu áherslu sem Norðmenn leggja á að vera í forystu í siglingamálum á Norður-Atlantshafi en hagsmunir þjóðanna á þessu svæði eru að miklu



leyti svipaðir.

Vaktstöð siglinga.

Samkvæmt lögum nr. 41/2003 fer Siglingastofnun Íslands með framkvæmd laga um Vaktstöð siglinga. Siglingastofnun annast stjórnsýslu sem tengist vaktstöðinni og sér um öll samskipti við Alþjóðasiglingamálastofnunina (IMO) og Siglingaöryggisstofnun Evrópu (EMSA) vegna vaktstöðvarinnar. Til að ná fram hagkvæmni í ríkisrekstri samdi Siglingastofnun við Neyðarlínuna ohf. um uppbyggingu fjarskiptakerfa og rekstur vaktstöðvarinnar en Neyðarlínan rekur nokkur önnur hliðstæð kerfi og sinnir neyðarsímsvörun. Samningurinn var endurnýjaður á síðasta ári og er til 10 ára. Neyðarlínan gerði svo aftur undirverktakasamning við Landhelgisgæsluna sem leggur til mannskap sem sinnir sjálfri vöktuninni, það er að fylgjast með á tölvuskjánum í Skógarhlíðinni og nýtur þar með hagræðis af að hafa beinan aðgang að upplýsingum um alla skipaumferð við landið. Nokkuð hefur verið gagnrýnt hversu margar stofnanir koma að þessu verkefni. Verði frumvörpin um Farsýsluna og Vegagerðina að lögum verður fyrirkomulagið í kringum vaktstöðina enn flóknara, því verkefni Siglingastofnunar henni tengd deildust niður á stofnanirnar tvær. Samkvæmt 9. gr. frumvarpsins um Farsýsluna mun sú stofnun annast stjórnsýsluverkefni laga um vaktstöð siglinga. Samkvæmt 6. gr. frumvarps um Vegagerðina og kostnaðarmati fjármálaráðuneytis, sem frumvarpinu fylgir, á Vegagerðin að annast greiðslur vegna verkefnisins. Með þessu verður búið að slíta í sundur fjárhagslega og stjórnunarlega ábyrgð sem ekki getur talist góð latína. Væri ekki nær að koma verkefninu fyrir hjá einni öflugri „Stofnun hafs og strandar“ sem síðan endurnýjaði samninginn við Neyðarlínuna ohf. um uppbyggingu og rekstur upplýsinga- og fjarskiptakerfanna. Til fróðleiks má geta þess að um síðustu áramót var samið um að Neyðarlínan tæki einnig að sér rekstur AIS-kerfis Siglingastofnunar, en með því næst fram hagræðing með samnýtingu á símalínum og sendistöðvum.

Hvað getum við lært af öðrum þjóðum.

Í samræmi við ákvæði laga nr. 6/1996 hefur Siglingastofnun annast samstarf við alþjóðastofnanir og framkvæmd alþjóðasamþykktar sem Ísland er aðili að og varða siglinga-, hafna- og vitamál. Í alþjóðasamfélaginu er komin á ákveðin hefð í því hvaða verkefnum er raðað saman og komið fyrir í umræddum stofnunum. Þannig fjallar Alþjóðasiglingamálastofnunin (IMO) á heimsvísu um öryggi sjófarenda og mengunarvarnir á hafinu og Siglingaöryggisstofnun Evrópu (EMSA) um sömu málaflokka innan Evrópu. Í ákveðnum tilvikum fara þessar stofnanir fram á að aðildarríkin tilnefni ákveðinn aðila (National Competent Authority) til að koma fram gagnvart þeim, sé skipulagið þannig í viðkomandi landi að verkefnum siglingamála er skipt niður á fleiri en eina stofnun. Mikilvægt er að líta til uppbyggingar og valdsviðs þessara fjölþjóðastofnana þegar skipuleggja á stjórnkerfi íslenskra siglingamála þannig að ekki komi til eyður eða skörun í samskiptum íslenskra stjórnvalda við þær. Nú þegar tækifæri gefst til endurskipulagningar hér á landi væri árangursríkast að ná þessu markmiði með því að setja umrædd verkefni í eina stofnun, „Stofnun hafs og strandar“. Nefna má að Bretar hafa farið þessa leið með stofnun „The Maritime and Coastguard Agency“.



SIGLINGASTOFNUN

Faglegur styrkur, sparnaður eða kostnaðarauki.

Ef horft er til þeirra stofnana sem frumvörpin í óbreyttri mynd gera ráð fyrir, þá yrði Siglingastofnun klofin í nokkurn veginn tvo jafnstóra hluta eða nánast þá sömu og voru til fyrir sameiningu Vita- og hafnamálastofnunar og Siglingamálastofnunar ríkisins árið 1996. Þá var markmiðið með sameiningunni aukinn styrkur málaflokksins og því má vel færa fyrir því gild rök að með því að kljúfa stofnunina í fyrri einingar væri verið að veikja hann faglega. Siglingamálahluti stofnunarinnar yrði sameinaður Umferðarstofu og Flugmálastjórn, sem báðar kæmu í heilu lagi, og síðan bættust við um 5% Vegagerðarinnar. Farsýslan yrði til úr mörgum einingum sem eru ólíkir að eðli og gerð og því um flókna sameiningu að ræða.

Ef lagt er út frá hagræðingu þá kemur fram í svari fjármálaráðherra við fyrirspurn (Þskj. 411 – 243. mál á 139. löggjafarþingi) að á tímabilinu frá október 2008 til október 2010 hefur stöðugildum fækkað um 2% hjá Vegagerðinni, 13% hjá Umferðarstofu, 12% hjá Siglingastofnun og 1% hjá Flugmálastjórn. Ætla mátti af þessum tölum að hagræðingarmöguleikar séu enn til staðar hjá einstaka stofnunum og þar ættu tækifærin að vera. Það hlýtur að teljast hæpið að hagræðingarmarkmið náist skjótt með svo flókinni breytingu því starfsvettvangur þessara stofnana er ólíkur út frá faglegri þekkingu og viðskiptavinir ekki þeir sömu.

Mikilvægi heildstæðrar kostnaðaráætlunar og samrunaáætlunar.

Siglingastofnun telur nauðsynlegt að unnin verði heildstæð kostnaðaráætlun og samrunaáætlun áður en tekin verður ákvörðun um sameiningu Flugmálastjórnar, Siglingastofnunar, Vegagerðarinnar og Umferðarstofu. Nauðsynlegt er að samrunaáætlunin sýni allan áætlaðan kostnað vegna sameiningarinnar, m.a. kostnað vegna vinnu starfsfólks, bókhalds- og upplýsingatæknimála, húsnæðismála, biðlauna og annarra þátta. Sem dæmi má nefna að umræddar fjórar stofnanir nota þrjú mismunandi bókhaldskerfi (Navision, Oracle og Stólpa) og þrjú mismunandi skjalavistunarkerfi (Gopro, Focal og One Systems) en kostnaður fylgir því að stækka eða taka upp nýjan hugbúnað og þjálfar starfsfólk í notkun hans. Hvað húsnæðismál varðar þá er Siglingastofnun í eigin húsnæði sem er í góðu ástandi og stofnunin á skuldlaust og getur því reiknað sér lága húsaleigu. Flutningur á verkefnum Siglingastofnunar til nýrrar stofnunar í leiguhúsnæði hefði í för með sér verulegan kostnaðarauka fyrir verkefni siglingamála. Reynslan af sameiningu ráðuneytanna sýnir að gera verður ráð fyrir að einhverjir starfsmenn stofnananna færu á biðlaun. Til að mæta samdrætti í fjárveitingum síðustu árin hefur starfsmönnum Siglingastofnunar verið fækkað um 12% frá árinu 2008. Ekki er hægt að fækka starfsmönnum sem sinna siglingamálum frekar en orðið er ef nást á að sinna lögbundnum verkefnum, hvað þá þegar endurnýjun og viðhald á fiskiskipaflota landsmanna fer af stað að nýju. Því verður að ráða nýtt starfsfólk í stað þess sem hættir og jafnvel að bæta í þegar hjól atvinnulífsins fara að snúast að fullu að nýju.

Af framanrituðu má ljóst vera að þó nokkur kostnaður fylgir þeirri endurskipulagningu samgöngustofnana, sem frumvörpin um Farsýsluna og Vegagerðina gera ráð fyrir. Í kostnaðarmati fjármálauneytis, sem fylgir frumvörpunum, er rætt um að kostnaði við sameininguna verði mætt með tímabundnum hagræðingarráðstöfunum hjá nýju stofnunum. Hvað siglingamálin varðar er útilokað að þeim tímabundna kostnaði verði mætt með frekari fækkun



SIGLINGASTOFNUN

starfsfólks og því verður að ætla þeim málaflokki auknar fjárveitingar a.m.k. næstu tvö til þrjú árin. Að öðrum kosti er tekin sú áhætta að starfsemin á þessu sviði hrynji.

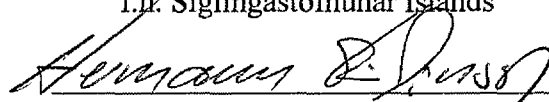
Niðurstaða.

Siglingastofnun leggur áherslu á að vandað verði til verks nú, þegar taka á skipan stofnana innanríkisráðuneytisins til endurskoðunar og komið á skipulagi sem gæti dugað helst einhverja áratugi. Áhættusamt og dýrt yrði að tjalda til einnar nætur í þessu sambandi. Nauðsynlegt er að taka mið af þeim breytingum sem gerðar hafa verið á skipulagi Stjórnarráðsins og nýta til fulls þá hagræðingarmöguleika sem þær gefa. Fyrsta skrefið er að ljúka mótun langtímastefnu fyrir nýtt innanríkisráðuneyti þar sem meðal annars yrði metinn ávinningur af enn frekari tilflutningi verkefna milli ráðuneyta sbr. skýrslu Ríkisendurskoðunar frá febrúar 2011.

Siglingastofnun tekur undir megintillögur nefndar samgönguráðherra um framtíðarskipan stofnana samgöngumála sem skilaði af sér tillögum í júní 2009, það er að valkostur um sameinaða Stofnun hafs og strandar verði kannaður nánar. Þær hindranir sem voru í vegi fyrir að hrinda mætti tillögunum í framkvæmd árið 2009 eru nú horfnar, það er ókleifir ráðuneytismúrar, sem hurfu við endurskipulagningu Stjórnarráðsins og myndun innanríkisráðuneytis. Eybjóðinni á Íslandi sem frá upphafi hefur fyrst og fremst verið siglingaþjóð er lífsnauðsynlegt að halda vel utan um málefni hafsins, öryggi sjófarenda og mengun sjávar. Öflug Stofnun hafs og strandar er að athuguðu máli mun vænlegri kostur en dreifing verkefna niður á margar stofnanir, sem byggja á annarri kjarnastarfsemi en sjónum. Ákvörðun um að byggja upp slíka Stofnun hafs og strandar væri mikilvægur áfangi í að takast á við þá framtíðarsýn sem bæði forseti Íslands og utanríkisráðherra hafa nýlega sett fram í rituðu máli, þ.e að opnun siglingaleiða um Norðurslóðir muni færa Ísland í nýja og miðlæga stöðu í samgöngukerfi veraldarinnar.

Að lokum er ítrekað mikilvægi þess að gengið verði frá heildstæðri kostnaðaráætlun vegna fyrirhugaðra stofnanabreytinga áður en endanlegar ákvarðanir um framhaldið verða teknar. Í ljósi mikils niðurskurðar til rekstrar síðustu 3 árin yrði tekin mikil áhætta með því að ráðast í kostnaðarsamar breytingar nú og ætla ekki til þess sérstaka tímabundnar fjárveitingar.

Virðingarfyllt,
f.h. Siglingastofnunar Íslands


Hermann Guðjónsson, siglingamálastjóri

Nefndasvið Alþingis, samgöngunefnd
Sigrún Helga Sigurjónsdóttir
Austurstræti 8 - 10
150 REYKJAVÍK

Reykjavík, 7. mars 2011

Tilvísun: 2011020033

HrH/EBj,APÁ/BH

Tilv. ykkar: Tölvupóstur dags. 21.02.11

Efni: Umsögn um frumvörp til laga um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála, 386. mál og um Farsýsluna, stjórnsýslustofnun samgöngumála, 385. mál.

Með tölvupósti dags. 21.02.2011 er óskað eftir umsögn Vegagerðarinnar um ofangreind frumvörp.

Ekki eru gerðar athugasemdir við frumvarp til laga um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála.

Við frumvarp til laga um Farsýsluna, stjórnsýslustofnun samgöngumála, eru gerðar athugasemdir við 5. gr. og umfjöllun um þá grein í athugasemdum með frumvarpinu.

Lagt er til að í stað 2.mgr. 5. gr. „Stofnunin annast öryggisúttekt á samgöngumannvirkjum“ komi setningin „Stofnunin annast úttekt á framkvæmd öryggisstjórnunar samgöngumannvirkja“. Ástæður þess að gerð er tillaga um breytingu á þessari grein eru eftirfarandi:

Í framangreindu frumvarpi til laga um Vegagerðina kemur fram í 8. gr., 2. tölulið, að sú stofnun skal annast framkvæmd öryggisstjórnunar samgöngumannvirkja og samgöngukerfa. Samkvæmt tilskipun Evrópusambandsins nr. 2008/96, sem unnið er að innleiðingu á hérlandis, skiptist umferðaröryggisstjórnun vegakerfa í 4 meginþætti:

- umferðaröryggismat
- umferðaröryggisrýni
- öryggisröðun og öryggisstjórnun vegakerfa sem eru í notkun
- öryggisúttektir

Með því að nota sama hugtak, öryggisúttektir, í upptalningu á verkefnum Farsýslunnar, og í síðast töldum þætti í öryggisstjórnun sem Vegagerðinni er ætlað að sinna, er hætt við að hlutverk hvorrar stofnunar verði ekki nógu skýrt og jafnvel að um tvíverknað gæti orðið að ræða. Ljóst er að stjórnsýslustofnuninni, Farsýslunni, er einkum ætlað hvað þetta varðar að hafa eftirlit með að Vegagerðin framfylgi kröfum um framkvæmd umferðaröryggisstjórnunar.

Öryggisúttektir sem hér er rætt um felast einkum í reglubundnum úttektum á vegakerfinu og könnunum á hugsanlegum áhrifum vegavinnu á öryggi umferðar. Í þeim löndum sem nú vinna að innleiðingu framangreindrar tilskipunar eru það framkvæmdastofnanir sem sjá um þessar reglubundnu úttektir og framkvæmd aðgerða til að bæta úr ágöllum, enda fellur það vel að annarri starfsemi og sérfræðipækkingu þeirra stofnana. Stjórnsýslustofnunum er hins vegar ætlað að hafa eftirlit með að úttektirnar séu gerðar í samræmi við kröfur. Lagt er til að texta athugasemda við 5. gr. verði breytt til samræmis við framangreindar skýringar og athugasemdir. Ekki verður annað séð en að síðasta setning í athugasemdum við 5.gr. lýsi hlutverki Vegagerðarinnar á úttektum á vegakerfinu en ekki því eftirlitshlutverki sem eðlilegt er að Farsýslan sinni.

Í samræmi við framangreint er lagt til að eftirfarandi texti verði felldur út úr athugasemdum við 5. gr. frumvarpsins eða honum breytt til að hlutverk hvorrar stofnunar verði alveg skýrt: „Þá er lagt til í 2. mgr. að stofnunin annist úttekt á öryggisatriðum samgöngumannvirkja sem framkvæmdastofnun á sviði samgöngumála hefur byggt. Felst í slíkri lokaúttekt skoðun á því hvort kröfum, sem stofnunin hefur mælt fyrir um skv. 3. mgr. 4.gr. frumvarpsins, hafi verið fylgt við uppbyggingu viðkomandi samgöngumannvirkis. Það er nýmæli að óháð stofnun framkvæmi slíka úttekt, sem felst til dæmis í því að gera reglubundnar úttektir á vegakerfinu, þar sem gátlistar eru notaðir við að dæma útfærslur sem flestra öryggisþátta, eins og hvernig staðlar eru uppfylltir, umhverfi vega, fláa, yfirborðsmerkingar, vegrið og þess háttar“.

Virðingarfyllst,



Hreinn Haraldsson, vegamálastjóri.



Endurskipulagning samgöngustofnana

Áfangaskýrsla: Greining og samanburður á mannauðs- og launastefnu

Vinnuhópur um starfsmannamál

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

Mars 2010

Efnisyfirlit

1.0 Inngangur	2
2.0 Flugmálastjórn Íslands	3
2.1 Stefnur/reglur	3
2.2 Fyrirkomulag starfsmannamála	4
2.3 Launastefna	5
2.4 Launavinnsla	6
2.5 Styrkir	6
3.0 Siglingastofnun	7
3.1 Stefnur/reglur	7
3.2 Fyrirkomulag starfsmannamála	8
3.3 Launamál	8
3.4 Launavinnsla	10
3.5 Félagsmál	10
4.0 Umferðarstofa	11
4.1 Stefnur / reglur	11
4.2 Fyrirkomulag starfsmannamála	12
4.3 Launamál	12
4.4 Launavinnsla	13
4.5 Félagsmál	14
5.0 Vegagerðin	15
5.1 Stefnur/reglur	15
5.2 Fyrirkomulag starfsmannamála	16
5.3 Launamál	16
5.4 Launavinnsla	17
5.5 Félagsmál	17
6.0 Samantekt	18

1.0 Inngangur

Í tengslum við fyrirhugaða endurskipulagningu samgöngustofnana var skipaður vinnuhópur um starfsmannamál. Vinnuhópurinn fékk fimm afmörkuð verkefni með tilgreindri lokadagsetningu fyrir hvert þeirra. Þessi skýrsla er þriðja skýrsla og inniheldur greiningu og samanburð á mannauðs- og launastefnu.

Skýrsla þessi um samanburð er unnin á þann hátt að fulltrúar hvernar stofnunar fyrir sig lýsa fyrirkomulagi hjá sinni stofnun. Auk þess var sett saman greiningartafla með ýmsum starfsmannamálum sem gefur yfirsýn og einfaldar samanburð.

Eftirfarandi aðilar eru í vinnuhópi um starfsmannamál:

- Þórhildur Elín Elínardóttir, Siglingastofnun Íslands, formaður
- Ólöf Friðriksdóttir, Umferðarstofa
- Valdís Ásta Aðalsteinsdóttir, Flugmálastjórn
- Ólöf Dagný Thorarensen, Vegagerðin
- Sigurborg K. Stefánsdóttir, Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti

2.0 Flugmálastjórn Íslands

2.1 Stefnur/reglur

Í auðlindastefnuskjali og verklagsreglu um mannauðsstjórnun kemur fram að Flugmálastjórn vill laða að sér, þjálfa og halda í hæft og duglegt starfsfólk með því að bjóða upp á gott vinnuumhverfi, góðan starfsanda og verkefni sem höfða til starfsmanna. Litið er svo á að allir starfsmenn stofnunarinnar, sama hvers konar ráðningarform þeir hafa, geti haft áhrif á þjónustu hennar og framgang ferla sem tilheyra gæðakerfinu. Starfsmenn Flugmálastjórnar Íslands skulu hafa að jafnaði jafn góða menntun og reynslu og þeir sem eftirlit er haft með. Sérþekking á öllum atriðum sem fylgst er með er ekki krafna en þekking skal vera nægjanleg til að geta metið eða vitað hvenær leita þarf sérfræðimats. Einelti eða áreiti hvers konar er ekki liðið og tekið er alvarlega öllum ásökunum um einelti í samræmi við reglur fjármálaráðuneytisins.

Stefna stofnunarinnar er að halda a.m.k. 4 starfsmannafundi á ári með öllum starfsmönnum sem hafa tæk á að mæta. Þar skulu kynnt helstu áhersluatriði, áskoranir og verkefni stofnunarinnar á hverjum tíma og hvatt til opinnar umræðu.

Stefnt er að starfsmannasamtölum á tveggja ára fresti.

Í jafnréttisáætlun Flugmálastjórnar Íslands er vísað til laga nr. 10/2008 um jafna stöðu og jafnan rétt kvenna og karla. Jafnréttisáætlun Flugmálastjórnar Íslands hefur sjö stefnumið: Að greidd séu sömu laun og önnur starfskjör fyrir jafnverðmæt eða sambærileg störf. Að við ráðningar sé þess gætt að hæfasti einstaklingurinn hljóti starflöð að teknu tilliti til menntunar, reynslu og hæfni. Að jafnréttis sé gætt við ákvörðun um skipan starfsmanna í nefndir og ráð á vegum FMS. Að konur og karlar hafi jafnan rétt til sí- og endurmenntunar og þróunar í starfi. Að stefnt skuli að jöfnu hlutfalli kvenna og karla í deildum FMS. Að hegðun sem ógnar, truflar, telst vera kynferðisleg áreitni eða einelti er ekki liðin. Að skipa skuli jafnréttisnefnd.

Hjá Flugmálastjórn Íslands starfar jafnréttisfulltrúi en ekki hefur verið skipuð jafnréttisnefnd.

Það er stefna Flugmálastjórnar að koma til móts við þarfir fjölskyldna starfsmanna sinna eftir föngum. Auk hins lögbundna og samningsbundna réttar, sem vísað er til í

kjarasamningum og lögum, er sveigjanlegur vinnutími hjá stofnuninni eftir því sem við verður komið miðað við eðli starfs.

Reglur er varða trúnað og siðareglur sem starfsmenn Flugmálastjórnar Íslands er gert að fylgja koma m.a. fram í lögum nr. 70/1996 um réttindi og skyldur starfsmanna ríkisins og í lögum um Flugmálastjórn Íslands nr. 100/2006 og er starfsmaður bundinn þagnarskyldu um hvaðeina sem hann verður áskynja í starfi sínu.

Til að tryggja að starfsmaður Flugmálastjórnar Íslands verði ekki vanhæfur samkvæmt II kafla Stjórnsýslulaga nr. 37/1993 hefur stofnunin ákveðna vinnulýsingu um hæfi starfsmanna. Starfsmaður er ávallt vanhæfur ef hann er aðili máls eða tengist því. Bann er lagt við að starfsmaður sem hefur kennt, prófdæmt, útbúið handbækur eða leiðbeiningar fyrir rekstraraðila í flugi/flugleiðsögu hafi eftirlit með eða komi að heimildaveitingu sem tengist á einhvern hátt fyrrgreindum aðila. Starfsmaður getur ekki haft formlegt eftirlit með, tekið út eða haft á einhvern hátt afskipti af málum fyrirtækis sem hann hefur starfað hjá í a.m.k. eitt ár eftir að hafa látið af störfum hjá viðkomandi fyrirtæki. Honum er hins vegar heimilt að sitja fundi eða koma að máli óski yfirmaður hans sérstaklega eftir því. Hins vegar telst það ekki rýra hæfi starfsmanns ef hann sinnir sérhæfðri kennslu eða ráðgjöf sem og verkefnum tengdum því að viðhalda sínum eigin réttindum enda hafi hann fengið til þess sérstakt leyfi hjá deildarstjóra sínum eða framkvæmdarstjóra og kemur ekki að heimildaveitingu er tengist á einhvern hátt þeim sem ráðgjöf er veitt eða þeim sem réttindum er viðhaldið hjá.

2.2 Fyrirkomulag starfsmannamála

Framkvæmdastjóri stjórnsýslusviðs Flugmálastjórnar Íslands hefur yfirumsjón með starfsmannamálum stofnunarinnar og annast ráðningar nýrra starfsmanna í samráði við flugmálastjóra, framkvæmdastjóra og/eða deildarstjóra. Að öðru leyti fara framkvæmdastjórar sviða og deildarstjórar með almenn starfsmannamál frá degi til dags.

Sérstök þjálfunaráætlun fyrir eftirlitsmenn er útbúin af framkvæmdastjóra í samvinnu við deildarstjóra og viðkomandi starfsmanni að því marki sem við á.

Allir starfsmenn hafa starfslýsingu þar sem fram koma kröfur um hæfni. Stjórnun og meðhöndlun skráa um starfsmenn er á ábyrgð framkvæmdastjóra stjórnsýslusviðs. Um

ákvarðanir um hæfnikröfur nýtur hann aðstoðar framkvæmdastjóra og/eða deildarstjóra annarra sviða.

Einn launafulltrúi starfar hjá stofnuninni. Ekki er um aðkeypta þjónustu í starfsmannamálum að ræða nema upp komi aðstæður sem krefjast sérfræðiþjónustu svo sem eineltismál.

2.3 Launastefna

Það er stefna Flugmálastjórnar Íslands að leitast við að greiða sambærileg laun og þau fyrirtæki sem stofnunin hefur eftirlit með.

Laun flugmálastjóra eru ákvörðuð af Kjararáði. Fimm starfsmenn eru ráðherraraðaðir, sex starfsmenn eru á sérsamningi en aðrir starfsmenn Flugmálastjórnar Íslands eru í 8 stéttarfélögum sem eru eftirfarandi: Stéttarfélag bókasafns- og upplýsingafræðinga, Félag íslenskra flugumferðarstjóra, Félag íslenskra félagsvísindamanna, Félag flugmála-starfsmanna ríkisins, Kjarafélag viðskipta- og hagfræðinga, Stéttarfélag lögfræðinga, Fræðagarður og Stéttarfélag verkfræðinga. Stofnanasamningar eru við þessi félög, en nokkur félög háskólamanna eru með sameiginlegan stofnanasamning.

Ljóst er að þrír starfshópar stofnunarinnar, flugmenn, flugvirkjar og flugumferðarstjórar rúmast ekki innan launataflna ríkisins en ríkið hefur t.d. ekki gert kjarasamning við Félag íslenskra atvinnuflugmanna og Flugvirkjafélag Íslands.

Fastlaunasamningar eru við stéttarfélög innan Bandalags háskólamanna. Fastlaunasamningurinn gengur út á að greidd er umsamin föst yfirvinna, ofan á dagvinnulaun, fyrir alla þá vinnu sem starfsmaðurinn innir af hendi. Starfsmönnum í öðrum stéttarfélögum er greidd tímamæld yfirvinna en allir hafa þó ákveðið yfirvinnupak í mánuði. Í heildarlaunagreiðslum er vægi dagvinnulauna 62% en yfirvinnu og aukagreiðslna 38%. Konur og karlar fá sömu laun fyrir sambærileg störf hjá stofnuninni.

2.4 Launavinnsla

Launavinnslan fer fram í gegnum launavinnslukerfið Oracle.

Verkbókhald er skráð í Navision og er tímavinna starfsmanna rukkuð í gegnum það kerfi samkvæmt gjaldskrá Flugmálastjórnar Íslands.

Viðveruskráning starfsmanna fer fram í gegnum Vinnustund og þurfa allir starfsmenn að nota það kerfi.

2.5 Styrkir

Flugmálastjórn Íslands greiðir mótframlag fyrir hvern starfsmann stofnunarinnar sem er í starfsmannafélaginu til jafns við starfsmanninn sjálfan eða 600 kr. á mánuði í eingreiðslu í upphafi árs. Þá eru starfsmenn stofnunarinnar hvattir til íþróttaiðkunar með endurgreiðslu hluta þess kostnaðar að ákveðnu árlegu hámarki. Að auki getur starfsmaður sótt um fræðslustyrk til endurmenntunar til fræðsluráðs stofnunarinnar.

3.0 Siglingastofnun

3.1 Stefnur/reglur

Starfsmannastefna Siglingastofnunar Íslands er nokkuð ítarleg en almenn markmið eru að tryggja nauðsynlegt frumkvæði starfseminnar og góða þjónustu og mikilvægi þess að hafa á að skipa hæfum og áhugasömum starfsmönnum. Stofnunin lýsir jákvæðu viðhorfi til starfsmanna, vill tryggja þeim bestu starfsskilyrði og aðstæður til að samræma starf og fjölskyldulíf. Starfsmannastefnunni er ætlað að vera til hvatningar og upplýsingar fyrir starfsmenn og lýsir þeim vilja að stofnunin sé góður vinnustaður þar sem gott starf er unnið af áhugasömu, samstilltu og ábyrgu fólki í anda jafnræðis. Nánari markmið innihalda m.a. siðareglur um alla starfsmenn. Einnig er í nánari umfjöllun starfsmannastefnu tekið til fyrirkomulags ráðninga, starfslýsinga, viðveru, símenntunar, samskipta á vinnustað, starfsaga o.fl. Lögð er áhersla á að frá nýráðningum sé gengið hratt og skipulega, laus störf séu auglýst eftir gildandi reglum og ákvarðanir um ráðningar séu vel ígrundaðar og teknar með málefnalegum hætti. Starfslýsingar skulu vera til fyrir öll störf og endurskoðaðar eftir því sem tilefni gefst til. Vinnutími skal vera sveigjanlegur eftir því sem unnt er, hóflegur og samræmast fjölskylduábyrgð. Ákvörðunarvald og ábyrgð stjórnenda gagnvart starfsmönnum skal vera vel skilgreind og starfsmönnum ljós. Starfsmannastefnan leggur áherslu á mikilvægi símenntunar og stuðning við viðleitni til að efla og auka hæfni starfsmanna í þágu stofnunarinnar og þeirra sjálfra. Aðgengilegar eru sérstakar reglur um símenntun.

Stefna stofnunarinnar gerir ráð fyrir því að málefni sem snerta heilsu, öryggi og vinnumhverfi sé sameiginlegt verkefni allra starfsmanna. Starfsmenn eru hvattir til að leggja stund á heilsurækt og endurgreiðir stofnunin að ákveðnu marki kostnað við íþróttaiðkun. Stofnunin fær reglulega kunnáttufólk til að kanna líkamlegt ástand þeirra starfsmanna sem það kjósa og lætur auk þess yfirfara starfsstöðvar með reglulegu millibili.

Fjallað er í starfsmannastefnu um starfslok þar sem gilda opinberar reglur og um starfsaga sem gerir kröfu um heiðarleika, sjálfstæði, trúmennsku, þagmælsku um trúnaðarmál og vandvirkni. Stofnunin leggur ríka áherslu á góðan starfsanda á vinnustað, en í því samhengi má geta þess að hún fékk nafnbótina „Hástökkvari ársins“ í könnun

SFR á stofnun ársins 2009. Kynferðisleg áreitni og einelti telst alvarlegt brot og er ekki liðið. Mál af því tagi sem upp kunna að koma eru með samþykki meints þolanda sett í ákveðið ferli sem lýst er nákvæmlega í fylgiskjöllum.

Markmið jafnréttisáætlunar er að stuðla að jafnrétti kynjanna, jafnri stöðu og virðingu kvenna og karla innan SÍ og nýta til jafns þá auðlegð sem felst í menntun, reynslu og viðhorfum kvenna og karla. Stofnunin leggur m.a. áherslu á að kynin njóti sömu kjara fyrir jafnverðmæt og sambærileg störf, bæði kyn komi að mótun stefnu stofnunarinnar, kynningarefni höfði jafnt til beggja kynja og stefnt sé að sem jöfnustu hlutfalli kynja í störf. Í áætluninni segir að tryggt skuli að konur og karlar njóti sömu möguleika til endurmenntunar og starfsþjálfunar og tekur til þess að starfsmönnum skuli gert kleift að samræma skyldur sínar gagnvart starfi og fjölskyldu með sveigjanlegum vinnutíma, hlutastörfum eða annarri vinnuhagræðingu. Stofnunin hefur útnefnt jafnréttisfulltrúa sem skilar árlegum skýrslum til ráðuneytisins. Til hans geta starfsmenn leitað með mál sem varða hvers kyns áreitni og misrétti.

3.2 Fyrirkomulag starfsmannamála

Forstöðumaður skrifstofusviðs er jafnframt starfsmannastjóri í hlutastarfi um 40% og sinnir hefðbundnum verkefnum s.s. stefnumótun í starfsmannamálum, áætlanagerð, launamálum, ráðningum og uppsögnum. Að öllu jöfnu leysir hann úr þeim málum sem upp koma í samvinnu við viðkomandi sviðsstjóra eða siglingamálastjóra. Innan stofnunarinnar starfar viðræðunefnd um kjaramál sem sinnir gerð stofnanasamninga og samstarfsfundum með fulltrúum stéttarféлага svo sem samningar kveða á um. Stefnt er að árlegum starfsmannasamtölum einu sinni á ári.

3.3 Launamál

Laun siglingamálastjóra eru ákvörðuð af Kjararáði. Aðrir starfsmenn stofnunarinnar eru í eftirtöldum félögum sem stofnunin hefur gert stofnanasamninga við: Háskólamenn um launamál sem eftirfarandi félög eru á bak við: Kjarafélag Tæknifræðifélags Íslands, Kjarafélags Viðskipta- og hagfræðinga, Stéttarfélags bókasafns- og upplýsingafræðinga, Stéttarfélags lögfræðinga, Stéttarfélags Verkfræðinga og Fræðagarðs – félags háskólamanna; SFR–Stéttarfélag í almannajónustu um launamál; Félagsmenn

Rafiðnaðarsambandsins um launamál; Félagsmenn Samiðnar um launamál; Verkstjórasambands Íslands um launamálefni.

Stofnanasamningar eru gerðir samkvæmt kjarasamningi og fela í sér röðun starfa í launaflokka og ákveðin ramma um hækkun launa. Stofnanasamningar eru opinber gögn og aðgengilegir á netinu.

Í stofnanasamningi við háskólamenn er raðað í launaflokka eftir menntun, ábyrgð og reynslu. Þar eru ákvæði um starfsaldurshækkanir eftir að starfsmaður hefur verið tiltekinn tíma hjá stofnuninni. Eftir eitt ár í starfi bætist einn launaflokkur við og annar eftir þriggja ára starfsreynslu en starfsreynsla er eftir 5 og 7 ár metin á láréttum ási. Þá eru ákvæði um menntun þar sem starfsmenn fá háskólagráður metnar á láréttum ási. Samningurinn gefur svigrúm til að meta hæfni starfsmanns í umfangsmiklu eða flóknu starfi eða sérstöku starfsálagi. Háskólamenn fá greidda 5 fasta yfirvinnutíma.

Í stofnanasamningi við SFR er starfsheitum raðað í launaflokka. Ofan á grunnröðun bætast við hækkanir vegna starfsaldurs allt að þremur launaflokkum og hægt er að fá tvo launaflokka vegna menntunar. Samningurinn gefur svigrúm til að meta m.a.s. hæfni starfsmanns í umfangsmiklu eða flóknu starfi eða sérstöku starfsálagi. SFR félagsmenn fá greidda 8 fasta yfirvinnutíma.

Í öðrum stofnanasamningum er ofan á grunnröðun sömuleiðis greitt fyrir starfsaldur allt að 3 launaflokkum og fyrir viðbótarmentun og hæfni allt að 2 launaflokkum. Félagsmenn í Rafiðnaðarsambandinu, Samiðn og Verkstjórasambandinu fá ekki greidda fasta yfirvinnutíma.

Tímamæld yfirvinna allra starfsmanna er greidd samkvæmt vinnuskýrslum og þarf yfirmaður að gefa skýringar ef yfirvinna viðkomandi starfsmanns fer yfir ákveðinn fjölda á mánuði. Greiða má starfsmanni viðbótarlaun í samræmi við reglur fjármálaráðuneytis. Ekki er um mismunun í launagreiðslum milli kynja en munur er á stofnanasamningunum en þar koma fulltrúar starfsmanna að. Í heildarlaunagreiðslum fyrir árið 2009 er vægi dagvinnulauna 77% og aukagreiðslna 1%.

3.4 Launavinnsla

Aðalféhirðir stofnunarinnar er jafnframt launafulltrúi hennar. Siglingastofnun notar launavinnslukerfi ríkisins, sem reiknar út laun og launatengd gjöld. Einnig tímaskráningarkerfi frá HugurAx sem tengt er viðverukerfi Focal. Hver starfsmaður skráir síðan sína tíma inn í verkbókhald Stólpa.

3.5 Félagsmál

Starfsmenn Siglingastofnunar hafa með sér félag er nefnist Akkerið til eflingar samkenndar og framdráttar sameiginlegum áhugamálum. Félagið hefur staðið fyrir árshátíðum, ferðalögum, jólatrésfagnaði og öðrum mannfagnaði. Til að standa undir starfsemi félagsins er innheimt sanngjarnt árgjald en einnig hefur Siglingastofnun stutt félagsstarfið með framlögum.

Starfsmannafélagið hefur til umráða og rekur gamla vitavarðabústaðinn á Malarriði á Snæfellsnesi sem félagar geta tekið á leigu.

4.0 Umferðarstofa

4.1 Stefnur / reglur

Í starfsmannastefnu Umferðarstofu er tekið á markmiðum starfsmanna og stofnunarinnar sameiginlega, en stöðugt er unnið að þróun og umbótum á sviði starfsmannamála. Það er stefna Umferðarstofu að; ráða, þróa og halda í hæfileikaríkt starfsfólk. Að hjá Umferðarstofu sé hvetjandi og samheldið starfsumhverfi þar sem ríki traust og gagnkvæm virðing fyrir skoðunum annarra. Stuðlað er að starfsþróun allra starfsmanna með hliðsjón af starfsþróunaráætlun Umferðarstofu. Starfsmannasamtöl eru einu sinni á ári. Tilgangur þeirra er að tryggja að kröfur og væntingar yfirmanna og starfsmanna séu ljósar og að samráð sé haft um umbætur þar sem þeirra er þörf. Starfsmenn skulu tileinka sér gildi stofnunarinnar, árangur, þjónustu, áreiðanleika og jákvæðni og hafa gildin að leiðarljósi við öll sín störf. Velliðan starfsmanna er í hávegum höfð og starfsaðstaða til fyrirmyndar. Starfsmannasamtöl eru framkvæmd einu sinni á ári hverju. Umferðarstofa var árið 2009 valin stofnun ársins hjá SFR.

Í jafnréttisstefnu Umferðarstofu kemur fram að hver einstaklingur skuli vera metinn að verðleikum og fyllsta jafnræðis gætt milli allra starfsmanna stofnunarinnar. Umferðarstofa fer eftir lögum um jafnan rétt karla og kvenna nr. 10/2008 og leggur ríka áherslu á að farið sé eftir jafnréttisyfirlýsingu Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins. Hjá Umferðarstofu starfar jafnréttisfulltrúi og jafnréttisnefnd sem hefur það hlutverk að endurskoða reglulega jafnréttisáætlun og stöðu jafnréttismála innan stofnunarinnar. Stefna Umferðarstofu í launamálum er að laun skuli ákvarðast af sanngirni, óháð kyni, þjóðerni og trú. Ákvörðun um ráðningu starfsmanns er ávallt tekin að vel ígrunduðu máli og byggir á faglegu mati, hæfni, menntun og starfsreynslu. Tryggt er jafnrétti við ráðningar og hæfasti umsækjandinn sem völ er á í starf hverju sinni er ráðinn. Litið er á endur- og símenntun sem mikilvægan þátt í því að efla og viðhalda mannauði Umferðarstofu og þar skal gæta jafnréttis þegar veitt er heimild til endur- og símenntunar. Borin er virðing fyrir skyldum starfsmanna gagnvart fjölskyldu og er mikilvægt að starfsfólki sé skapaðar aðstæður til að samræma vinnu og einkalíf. Koma skal fram við alla starfsmenn af virðingu. Kynferðisleg áreitni/einelti er ekki liðið.

Í siðareglum Umferðarstofu kemur fram að starfsmaður er bundinn þagnaðarskyldu um hvaðeina sem hann verður áskynja í starfi sínu. Í samskiptareglum er lögð áhersla á að starfsmenn séu jákvæðir og beri virðingu fyrir vinnustað sínum, vinnufélögum og skoðunum þeirra. Sýna þarf samstarfsmönnum tillitsemi og vinnustaðurinn ekki ræddur né vinnufélagar nema á jákvæðan hátt. Að lokum er komið inn á að starfsmenn vinna allir að sama markmiði, að auka lífsgæði með því að efla öryggi í umferðinni.

Stefna stofnunarinnar er að halda a.m.k. 4 starfsmananfundir á ári hverju með öllum starfsmönnum. Þar skulu kynnt helstu áhersluatriði og verkefni stofnunarinnar á hverjum tíma og hvatt til umræðu. Stefnumiðað árangursmat (e. Balanced Scorecard) er stjórnþæki sem Umferðarstofa er með og eru starfsmannafundir oft tengdir árangri þess.

4.2 Fyrirkomulag starfsmannamála

Umferðarstofu er með mannauðs- og gæðasvið sem annast öll mannauðs- og gæðamál. Sviðið er fyrst og fremst mikilvæg stoðdeild sem vinnur markvisst að því að bæta starfsumhverfi og gæði stofnunarinnar. Ekki er um aðkeypta þjónustu að ræða. Í deildinni starfar framkvæmdastjóri mannauðs- og gæðasviðs ásamt starfsmanni mótuneytis. Stjórnun og meðhöndlun skráa um starfsmenn er á ábyrgð framkvæmdastjóra mannauðs- og gæðasviðs. Sviðið sinnir hefðbundnum verkefnum mannauðsdeilda, stefnumótun í starfsmannamálum, áætlanagerð, túlkun á samningum, launamálum, ráðningum, uppsögnum o.s.frv.

4.3 Launamál

Stefna Umferðarstofu í launamálum er að borga laun sem eru innan sanngjarna marka og í samræmi við sambærileg störf annars staðar í þjóðfélaginu. Við ákvörðun launa skal m.a. horfa til sérhæfingar, ábyrgðar, faglegrar hæfni, starfsaldurs og kröfu um menntun. Laun eru ákvörðuð af sanngirni, óháð kyni, þjóðerni og trú.

Laun forstjóra Umferðarstofu eru ákvörðuð af Kjararáði. Aðrir starfsmenn eru í 9 stéttarfélögum sem eru eftirfarandi; Félag bókasafnsfræðinga, Félag iðn- og tæknigreina, Fræðagarður, félag háskólamanna, Kennarafélag Kennaraháskóla Íslands, Kjarafélag tækni- og hagfræðingafélags Íslands, Kjarafélag viðskipta- og hagfræðinga, Stéttarfélag

lögfræðinga, Stéttarfélag verkfræðinga og SFR. Stofnanasamningar eru við þessi félög, en nokkur félög háskólamanna eru með sameiginlegan stofnanasamning.

Fastlaunasamningar eru við félög háskólamanna. Fastlaunasamningur gengur út á að greidd er umsamin föst yfirvinna, ofan á dagvinnulaun. Í flestum tilfellum er greitt fyrir um 12 klst. á mánuði. Starfsmönnum í öðrum stéttarfélögum er greidd tímamæld yfirvinna og er meðaltals yfirvinna þeirra um 5 klst.

Í stofnanasamningum við háskólamenn er ákvæði um starfsaldurshækkanir eftir að starfsmaður hefur verið tiltekinn tíma í starfi hjá Umferðarstofu. Eftir þrjú ár í starfi á starfsmaður rétt á 5% álagi á grunnröðun. Þá er ákvæði um menntun, starfsmaður með MA/MS próf, 150 einingar fær 5% álag á grunnröðun. Embættispróf í lögfræði veitir einnig 5% álag á grunnröðun.

Í stofnanasamningum við SFR er starfsheitum raðað í launaflokka. Ofan á grunnröðun bætast við hækkanir vegna starfsaldurs og menntunar, allt að þremur launaflokkum hvað varðar menntun og einum hvað varðar starfsaldur.

Umferðarstofa veitir styrk til líkamsræktar en það er stefna Umferðarstofu að styðja og styrkja þá starfsmenn sem vilja efla heilsu sína og vellíðan með ástundun líkamspjálfunar. Hámarksupphæð er ákvörðuð árlega og styrkir greiddir út gegn afhendingu kvittana.

Árlega er úthlutað bónusgreiðslu til allra starfsmanna sem byggir á árangri sem mældur hefur verið í gegnum Stefnumiðað árangursmat (e. Balanced Scorecard).

Konur og karlar fá sömu laun fyrir sambærileg störf.

4.4 Launavinnsla

Öll launavinnsla fer fram í Oracle kerfi ríkisins. Tímaskráningar starfsmanna fara í gegnum Veranda og „Tímaskráning“, sem er smíðað af forriturum Umferðarstofu.

4.5 Félagsmál

Starfandi er félag starfsmanna Umferðarstofu, SFUS. Stjórn er kjörin á aðalfundi í febrúar, til eins árs í senn. Félagsgjald er dregið af launum. Framlag Umferðarstofu til starfsmannafélagsins er 1.200 kr. á hvern starfsmann mánaðarlega. Þátttaka starfsmanna Umferðarstofu er mjög góð. Starfsmannafélag Umferðarstofu er í raun skemmtifélag og er tilgangur þess að efla samkennd og tengsl starfsmanna innan fyrirtækisins. Félagið stendur fyrir uppákomum af ýmsum toga eins og leikhúsferðum, keilumóti, árshátíð, laufabrauðsbakstri, spilakvöldum, jólahlaðborði, jólabarnaballi, óvissuferð, fjölskylduútilegu, grillhátíð o.s.frv.

5.0 Vegagerðin

5.1 Stefnur/reglur

Í starfsmannastefnu Vegagerðarinnar segir að tilgangur hennar sé að gera Vegagerðinni kleift að gegna því hlutverki sem henni er ætlað í samfélaginu. Forsenda þess er að Vegagerðin hafi á að skipa hæfum og metnaðarfullum starfsmönnum sem hafa vilja til að vinna að markmiðum hennar. Er starfsmannastefnunni ætlað að stuðla að því að stofnunin hafi á að skipa starfsmönnum í samræmi við þarfir á hverjum tíma. Starfsmannastefnan hefur einnig þann tilgang að vera starfsmönnum til hvatningar og upplýsingar um starfsmannamál stofnunarinnar svo að starfsmenn viti til hvers er ætlast af þeim.

Í jafnréttisstefnunni kemur fram að það sé stefna Vegagerðarinnar að stuðla að því að jafna stöðu kynjanna hjá Vegagerðinni. Allir starfsmenn skulu njóta sömu tækifæra og sambærilegra réttinda og er kynbundin mismunur óheimil, í hvaða formi sem hún birtist. Hjá stofnuninni á að ríkja launajafnrétti og skal jafnréttis gætt við ráðningar og tilfærslur í starfi. Jafnréttissjónarmið skulu metin til jafns við önnur sjónarmið þegar ráðið er í stöður hjá Vegagerðinni. Litið er á endur- og símenntun sem mikilvægan þátt í því að efla og viðhalda mannauði Vegagerðarinnar og þar skal gæta jafnréttis þegar veitt er heimild til endur- og símenntunar. Vegagerðin ber virðingu fyrir skyldum starfsmanna gagnvart fjölskyldu og er mikilvægt að starsfólki séu skapaðar aðstæður til að samræma vinnu og einkalíf. Koma skal fram við alla starfsmenn af virðingu. Kynferðisleg áreitni/einelti líðst ekki.

Þá er Vegagerðin með siðareglur þar sem fram kemur að framferði starfsmanna í vinnu og utan hennar hafi áhrif á viðhorf samfélagsins til Vegagerðarinnar. Það endurspeglar siðmenningu stofnunarinnar í samanburði við almenn viðmið. Ávallt skal viðhafa góða siði í framkomu gagnvart starfsfélögum og viðskiptavinum, í starfi og við ákvarðanatöku. Stjórnendum ber sérstaklega að hafa þetta hugfast þar sem framkoma þeirra hefur mikil áhrif á það siðgæði sem stofnunin sýnir.

5.2 Fyrirkomulag starfsmannamála

Vegagerðin er með sérstaka starfsmannadeild sem annast öll starfsmannamál. Ekki er um aðkeypta þjónustu að ræða. Í deildinni starfa forstöðumaður starfsmannadeildar og launafulltrúi.

Deildin sinnir hefðbundnum verkefnum starfsmannadeilda s.s. stefnumótun í starfsmannamálum, áætlanagerð, gerð stofnanasamninga og túlkun á samningum, launamálum, ráðningum og uppsögnum ásamt ýmissi aðstoð í starfsmannamálum.

Starfsmannasamtöl eru viðhöfð einu sinni á ári.

5.3 Launamál

Laun vegamálastjóra eru ákvörðuð af Kjararáði. Aðrir starfsmenn vegagerðarinnar eru í 12 stéttarfélögum sem eru eftirfarandi: Stéttarfélag bókasafns- og upplýsingafræðinga, Félag íslenskra náttúrufræðinga, Kjarafélag viðskipta- og hagfræðinga, Stéttarfélag lögfræðinga, Fræðagarður, Stéttarfélag verkfræðinga, Kjarafélag tæknifræðinga, SFR stéttarfélag í almannþjónustu, Starfsgreinasamband Íslands, Samiðn, Verkstjórasamband Íslands, Rafiðnaðarsamband Íslands. Stofnanasamningar eru við þessi félög, en nokkur félög háskólamanna eru með sameiginlegan stofnanasamning.

Fastlaunasamningar eru við félög háskólamanna og SFR. Fastlaunasamningurinn gengur út á að greidd er umsamin föst yfirvinna, ofan á dagvinnulaun, fyrir alla þá vinnu sem starfsmaðurinn innir af hendi. Í lang flestum tilfellum er greitt fyrir 31 klst. á mánuði. Starfsmönnum í öðrum stéttarfélögum er greidd tímamæld yfirvinna og er meðaltals yfirvinna þeirra einnig rúmir 30 tímar á mánuði.

Í stofnanasamningi við háskólamenn er ákvæði um starfsaldurshækkarnir eftir að starfsmaður hefur verið tiltekinn tíma í starfi hjá Vegagerðinni. Eftir ár í starfi er starfsmaður þannig með tvo launaflokka ofan á grunnlaun sín.

Þá eru ákvæði um menntun: Starfsmaður með meistaraþróf fær tvö þrep á grunnflokk og starfsmaður með doktorsþróf önnur tvö. Þá eru ákvæði um að hægt sé að hækka starfsmenn um eitt þrep við símenntun eftir þriggja ára starf hjá Vegagerðinni

Í stofnanasamningi við SFR er starfsheitum raðað í launaflokka. Ofan á grunnröðun bætast við hækkanir vegna starfsaldurs allt að þremur launaflokkum og hægt er að fá tvo launaflokka vegna menntunar.

Í öðrum stofnanasamningum er sömuleiðis greitt fyrir starfsaldur og menntun, í flestum tilvikum tvo flokka fyrir menntum og þrjá flokka fyrir starfsaldur.

Í heildarlaunagreiðslum er vægi dagvinnulauna 70% en yfirvinnu og aukagreiðslna 30%. Konur og karlar fá sömu laun fyrir sambærileg störf.

5.4 Launavinnsla

Öll launavinnsla fer fram í Oracle kerfi ríkisins. Tímaskráning starfsmanna fer fram í gegn um Vinnustund sama kerfis og tengt því er verkbókhald þar sem haldið er utan um verk hvers starfsmanns.

5.5 Félagsmál

Á flestum starfssvæðum Vegagerðarinnar eru starfandi starfsmannafélög og styður Vegagerðin við starfsemi þeirra með fjárframlögum sem miðast við vissa krónutölu á hvern starfsmann. Starfsmannafélögin standa fyrir ýmiss konar upþákomum s.s. árshátíð, fræðslufundum spilakvöldum og jólaskemmtun. Starfsmannafélögin reka nýu sumarhús sem eru til afnota fyrir starfsmenn Vegagerðarinnar. Vegagerðin styður einnig við þetta t.d. með því að umsjónarmenn fá að sinna umsjóninni að hluta í vinnutíma sínum.

6.0 Samantekt

Í kafla þessum eru stofnanirnar fjórar, Flugmálastjórn, Siglingastofnun, Umferðarstofa og Vegagerðin bornar saman. Skoðað er hvað er sameiginlegt milli stofnana og hvað frábrugðið. Í töflunum merkir x að stofnunin búi yfir viðkomandi upplýsingum en 0 þýðir að viðkomandi stofnun hafi ekki slíkan þátt.

Í mynd nr. 1 er að finna grunngildi stofnana, þ.e.a.s. hvort stofnanirnar séu með starfsmannastefnu, siðareglur, jafnréttisáætlun, jafnréttisreglur og eineltisáætlun hjá sér.

Mynd nr. 1: Grunngildi stofnana

	Siglingastofnun	Vegagerðin	Umferðarstofa	Flugmálastjórn
Starfsmannastefna	x	x	x	x
Siðareglur	x	x	x	x
Jafnréttisáætlun	x	x	x	x
Jafnræðisregla	er gætt	er gætt	er gætt	er gætt
Eineltisáætlun	x	x	0	sérfr.kallaður til

Í mynd nr. 2 má sjá hvort stofnanirnar nýta tiltekna mælikvarða.

Mynd nr. 2: Mælikvarðar stofnana

	Siglingastofnun	Vegagerðin	Umferðarstofa	Flugmálastjórn
Reglur um viðbótarlaun/bónuskerfi	x	x	x	0
Starfsmannaviðtöl	x	x	x	x
Reglur um símenntun	x	x	x	x
Hæfisreglur	er gætt	er gætt	er gætt	x
Vinnustaðagreiningar	x	x	x	0
Þjónustukannanir	x	x	x	0
Starfsmannakannanir	x	x	x	0
Ímyndakannanir	x	x	x	x
Starfsúttektir	0	0	x	0

Á mynd nr. 3 má sjá dæmi um verklag sem stofnanirnar viðhafa.

Mynd nr. 3: Verklag stofnana

	Siglingastofnun	Vegagerðin	Umferðarstofa	Flugmálastjórn
Starfslýsingar	x	x	x	x
Starfsmannahandbók	x	x	x	0
Jafnréttisfulltrúi	x	x	x	x
Trúnaðarreglur	x	starfsmannalög	x	x
Þjálfunaráætlun	að hluta	að hluta	x	x
Starfsmannastjóri í fullu starfi/hlutastarfi	hlutastarf	fullu	fullu	hlutastarf
Aðkeypt þjónusta í starfsmannamálum	nei	nei	nei	nei
Launavinnslukerfi	Oracle	Oracle	Oracle	Oracle
Viðverukerfi	Hugur	Vinnustund	Verandi	Vinnustund
Verkbókhaldskerfi	Stólpi	Vinnustund	0	Navision
Verkferlar	x	x	x	x
Orlofsáætlanir	x	að hluta	x	x
Umbótaverkefni	x	0	x	0
Starfsdagar	x	x	x	0

Á mynd nr. 4 er að finna röðun stéttarféлага hjá stofnununum fjórum.

Mynd nr. 4: Stéttarfélag stofnana

	Siglingastofnun	Vegagerðin	Umferðarstofa	Flugmálastjórn
SFR	25	86	29	
Rafiðnaðarsambandið	5	1		
Samiðn	1	13	2	
Verkstjórasamband Íslands	3	38		
Starfsgreinasambandið		68		
Félag Flugmálastarfsmanna ríkisins				13
Félag íslenskra náttúrufræðinga		12		
Kjarafélag tæknifræðinga	9	38	1	
Félag íslenskra félagsvísindamanna				1
Kjarafélag viðskipta- og hagfræðinga	3	9	6	2
Félag Íslenskra flugumferðarstjóra				3
Stéttarfélag lögfræðinga	2	3	1	2
Fræðagarður	2	11	10	2
Stéttarfélag bókasafns- og upplýsingafræðinga	1	1	1	1
Kennarafélag Kennaraháskóla Íslands			1	
Stéttarfélag verkfræðinga	13	26	3	3
Kjararáð	1	1	1	1
Ráðherraröðun				5

Á mynd nr. 5 er að finna önnur starfskjör sem stofnanirnar fjórar eru með.

Mynd nr. 5: Önnur starfskjör

Siglingastofnun

Vegagerðin

Umferðarstofa

Flugmálastjórn

	Siglingastofnun	Vegagerðin	Umferðarstofa	Flugmálastjórn
Starfsmannafélag	x	x	x	x
Styrkir til starfsmannafélags	x	x	x	x
Sveigjanlegur vinnutími/fjölskyldustefna	x	x	x	x
Líkamsræktarstyrkur	x	x	x	x
Fatapeningar	skv. samn.	skv. samn.	0	skv. samn.
GSM símar	Forstjóri, forstm. og ákv.starfsm.	Forstjóri, frkvstj og ákv.starfsm.	Forstjóri, frkvstj og ákv.starfsm.	Forstjóri, frkvstj og ákv.starfsm.
GSM símareikningar	Forstjóri, forstm. og ákv.starfsm.	Forstjóri, frkvstj og ákv.starfsm.	Forstjóri, frkvstj og ákv.starfsm.	Forstjóri, frkvstj og ákv.starfsm.
Internetkostnaður á heimili starfsmanns	Forstjóri og ákv.starfsm.	Forstjóri og ákv.starfsm.	Forstjóri, frkvstj og ákv.starfsm.	Forstjóri, frkvstj og ákv.starfsm.
Tölvur í heimahúsum/fartölvur	Forstjóri, forstm. og ákv.starfsm.	Forstjóri, frkvstj og ákv.starfsm.	Forstjóri, frkvstj og ákv.starfsm.	Þeir starfsmenn sem það þurfa fá fartölvu

