



Statens vegvesen

Forslag til ny tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur på TK-området

Innhold

1	Innledning	3
1.1	Oppdraget	3
1.2	Forståelse av oppdraget	4
1.3	Forutsetninger og føringer	5
1.4	Avgrensning av oppdraget.....	6
1.5	Overføring av oppgaver til private	6
1.6	Forkortelser og forklaringer.....	6
2	Tjenesteleveransemodell for TK-området.....	8
2.1	Målbilde for tjenesteleveransemodell	9
3	Forslag til ny tjenestestruktur.....	14
3.1	Innledning	14
3.2	Krav og kriterier	15
3.3	Kompenserende tiltak.....	17
3.4	Tjenestesteder som foreslås lagt ned	19
3.5	Regionvis oversikt over forslag til tjenestestruktur	20
3.6	Interessentgruppers behov	34
4	Overføring av oppgaver til private	37
4.1	Oppgaver ved overføring av tjenester til private	37
4.2	Mulige konsekvenser for tjenestestruktur.....	39
5	Økonomiske konsekvenser	41
5.1	Estimert effektiviseringsgevinst.....	41
5.2	Ytterligere effektivisering	42
5.3	Konsekvenser for brukerne.....	43
	Vedlegg 1 – De viktigste forskriftene og oppgavene	45
	Vedlegg 2 – Forutsetninger for gevinstberegning	47
	Vedlegg 3 – Overføring av oppgaver til private	51
	Vedlegg 4 – Tabell med oversikt over tjenestestruktur	76
	Vedlegg 5 – Beskrivelse av tjenestesteder	77
	Vedlegg 6 – Krav til sted for praktisk førerprøve.....	113
	Vedlegg 7 – Kart for hver enkelt tjeneste	114
	Vedlegg 8 – Oppsummering og vurdering av innspill.....	115

1 Innledning

Det overordnede målet er å etablere en tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur for framtidens behov. Både områdegjennomgangen og tidligere vurderinger gjort av Statens vegvesen viser at det er behov for modernisering av TK-området. Statens vegvesen har de senere årene hatt fokus på digitalisering og utvikling av selvbetjeningsløsninger, for å oppnå bedre, enklere og mer tilgjengelige tjenester for brukerne. Når stadig flere tjenester tilbys via selvbetjeningsløsninger, uten krav til fysisk oppmøte på et tjenestested, må dagens tjenesteleveransemodell og –struktur vurderes for å sikre mest mulig rasjonell og effektiv drift. Dette er også beskrevet i Prop 1S (2018–2019):

«Områdegjennomgangen og Statens vegvesens egne vurderinger viser at det er behov for å modernisere trafikant- og kjøretøyområdet gjennom et godt og tilgjengelig tilbud til brukerne, samtidig som effektiviseringsmålene som er satt for etaten nås.

Regjeringen vil gjennomføre en reform av trafikant- og kjøretøyområdet som skal legge til rette for fremtidsrettede, brukerorienterte og effektive tjenester gjennom en ny tjenesteleveransemodell og –struktur.

1.1 Oppdraget

Gjennom brev fra Samferdselsdepartementet av 26. oktober 2018 gis Statens vegvesen i oppdrag å utforme forslag til ny tjenesteleveransemodell og –struktur:

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

Forslaget skal ta utgangspunkt i tilrådingene til ekstern rådgiver fra områdegjennomgangen og Statens vegvesens faglige vurderinger. Det skal legges til grunn at ny tjenesteleveransemodell og –struktur skal være implementert innen utgangen av 2024. Ny tjenesteleveransemodell og –struktur innebærer en reduksjon i antall tjenestesteder, personell og omlokalisering av tilbud.

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

Som ledd i effektiviseringsarbeidet bes det om en særlig vurdering av hvilke oppgaver som helt eller delvis kan utføres av private aktører, eksempelvis oppgaver knyttet til avvikling av førerprøver og kurs knyttet til utvikling av førerkompetanse e.l. Vi ber Statens vegvesen gjennomføre en slik vurdering, og herunder også vurdere hvordan en slik oppgaveoverføring eventuelt kan gjennomføres. Det må parallelt utredes hvordan en slik overføring til private aktører vil påvirke den konkrete utformingen av ny tjenesteleveransemodell og –struktur.

Ny tjenesteleveransemodell og –struktur innebærer en reduksjon i antall tjenestesteder, personell og omlokalisering av tilbud. Digitaliseringen reduserer

brukernes behov for å oppsøke et fysisk tjenestested. Likevel vil det også fremover være tjenester som krever slikt oppmøte. For å opprettholde et godt tjenestetilbud i hele landet for slike tjenester skal det derfor foreslås kompenserende tiltak, som for eksempel ambulerende tjenester, dersom ny tjenestestruktur innebærer vesentlige endringer i reisevei for publikum.

Departementet forutsetter at Statens vegvesen involverer aktuelle interessenter underveis i det videre arbeidet. I forslaget Statens vegvesen oversender departementet, må interessentenes synspunkter fremkomme.

Departementet understreker at ny tjenestemodell og –struktur må bygge opp under de effektiviseringskrav som Statens vegvesen stilles overfor, og at forslaget skal være Statens vegvesens faglige vurdering.

1.2 Forståelse av oppdraget

Oppdraget fra Samferdselsdepartementet er kort oppsummert:

- Utarbeide forslag til tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur for alle brukerorienterte tjenester, inklusiv kompenserende tiltak, som for eksempel ambulerende tjenester.
- Gi en vurdering av hvilke oppgaver som helt eller delvis kan utføres av private aktører. Det skal også vurderes konsekvenser for tjenestestruktur dersom spesifiserte tjenester blir privatisert.
- Aktuelle interessenter skal involveres underveis og gis anledning til å uttale seg om forslaget før de oversendes Samferdselsdepartementet.
- Økonomiske konsekvenser av forslaget skal beregnes.

Oppdraget inneholder to sentrale begreper; tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur. Det er nødvendig med en nærmere forklaring av hva disse begrepene inneholder.

Tjenesteleveransemodell

Med tjenesteleveransemodell forstår vi *hvilke* tjenester Statens vegvesen leverer og *hvordan*. TK-området deles inn i trafikanttjenester, kjøretøytjenester, tilsynsvirksomhet og kontroll langs veg. Trafikanttjenester omfatter tjenester innenfor førerprøver, førerkort, fartsriverkort, kompetansebevis med mer. Kjøretøytjenestene er registrering, kontroll og godkjenning av kjøretøy. Tilsynsvirksomheten har oppgaven med både godkjenning og tilsyn med blant annet trafikkskoler og verksteder. Statens vegvesen utfører kontroll av kjøretøy, førere og transportforetak over hele landet.

Tradisjonelt er alle tjenester levert ved at brukerne møter på en trafikkstasjon. Dette er under endring, og tjenestene leveres i dag på forskjellige måter, ofte flere måter for hver tjeneste. Eksempler er selvbetjening, oppmøte i skranke, via samarbeidspartner etc.

Tjenesteleveransemodellen beskriver hvordan Statens vegvesen organiserer tjenestene med de forskjellige måtene å levere tjenester på.

Tjenestestruktur

Tjenestestrukturen beskriver *hvor* de forskjellige tjenestene leveres, altså geografisk plassering av tjenestesteder som er tilrettelagt for oppmøte. I første rekke skal disse tjenestestedene være for tjenester som krever oppmøte, men det antas at en andel av brukerne fremdeles i noen år vil ha behov for et sted å få levert tjenester, selv om tjenestene er digitalisert.

De største tjenestene som krever oppmøte er teoretisk og praktisk førerprøve, kontroll og godkjenning av kjøretøy samt ID-kontroll med innhenting av bilde og signatur.

1.3 Forutsetninger og føringer

Følgende forutsetninger og føringer er lagt til grunn for forslag til tjenesteleveransemodell og –struktur:

- Det legges til grunn at dagens myndighets- og forvaltningsoppgaver videreføres.
- Det skal tas utgangspunkt i de utredninger som er gjort i forbindelse med framtidig tjenestestruktur og områdegjennomgang.
- Statens vegvesens faglige vurderinger skal sikre nødvendig kvalitet i tjenestene.
- Det skal legges til grunn at ny tjenesteleveransemodell og –struktur skal være implementert innen utgangen av 2024.
- Ny tjenestestruktur skal evne å ta opp i seg nye oppgaver for å dekke samfunnets behov.
- Brukernes behov skal tas hensyn til i forslag til tjenestestruktur. For å opprettholde et godt tjenestetilbud i hele landet for tjenester som krever oppmøte, skal det foreslås kompensierende tiltak, som for eksempel ambulerende tjenester, dersom ny tjenestestruktur innebærer vesentlige endringer i reisevei for publikum. Videre skal tjenestetilbud så langt mulig opprettholdes lokalt inntil avløsende tilbud, enten i form av selvbetjeningsløsninger eller nye tjenestesteder, er etablert.
- Arbeidet med digitalisering videreføres i tråd med «Plan for digitalisering av TK-området» og skal støtte opp om reformen av trafikant- og kjøretøyområdet.
- Nødvendig kunnskap og kompetanse skal ivaretas. Endringer i kompetansebehov må avdekkes, med fokus på overgang til mer digitale og selvbetjente løsninger.
- Effektivisering og gevinster skal beregnes og tas med i utarbeidelsen av forslag til ny tjenestestruktur.
- Forslaget til tjenestestruktur skal tilfredsstillende de effektiviseringskravene som er gitt.
- Ny tjenesteleveransemodell og –struktur innebærer en reduksjon i antall tjenestesteder, personell og omlokalisering av tilbud.
- Lokaliseringsspørsmål utredes og vurderes i tråd med retningslinjer for lokalisering av statlige arbeidsplasser og tjenesteproduksjon.
- Dagens volum på tjenester er lagt til grunn, med det er ikke tatt hensyn til befolkningsvekst etc. Begrenset vekst som håndteres gjennom videre effektivisering
- Konsekvenser av eventuell privatisering er ikke vurdert i forbindelse med tjenesteleveransemodell eller tjenestestruktur. I brev fra Samferdselsdepartementet påpekes det at dagens tjenesteomfang skal legges til grunn.

- Omstillingskostnader og investeringer er ikke med i beregningsmodellen – kun driftskostnader

1.4 Avgrensning av oppdraget

Tjenestestruktur gjelder brukerorienterte tjenester og tjenester som utføres på eller med utgangspunkt fra trafikkstasjoner. Andre tjenester kan omfattes dersom de berøres av endringer i tjenestestruktur.

Identifisering av eventuell overtallighet, herunder behov for kompetansevidning og håndtering av dette, er ikke en del av forslag til tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur. Det samme gjelder eventuelt behov for overføring av medarbeidere mellom tjenestesteder eller mellom organisatoriske enheter, oppdatering av interne registre og datasystemer mv.

Det har heller ikke vært en del av arbeidet å lage forslag til implementeringsplan.

1.5 Overføring av oppgaver til private

I oppdraget ber Samferdselsdepartementet også om en «*en særlig vurdering av hvilke oppgaver som helt eller delvis kan utføres av private aktører, eksempelvis oppgaver knyttet til avvikling av førerprøver og kurs knyttet til utvikling av førerkompetanse e.l.*»

I supplerende tildelingsbrev av 19. mars 2019, presiseres Samferdselsdepartementet:

Som en del av leveransen må Statens vegvesen i tillegg komme tilbake med:

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

Den første delen av dette oppdraget ble besvart 15. januar 2019. Oppgavene som ble vurdert for hel eller delvis overføring til private aktører er følgende:

- godkjenne/kontrollere kjøretøy
- arrangere kurset Bilfører 65 +
- gjennomføre informasjonsmøter om føreropplæring og mengdetrening
- gjennomføre teoretisk førerprøve
- gjennomføre praktisk førerprøve med evaluering
- gi brukerstøtte for selvbetjenings- og bransjeløsninger

I kapittel 4 og vedlegg 3 gis en samlet gjennomgang av *overføring av oppgaver som til private aktører.*

1.6 Forkortelser og forklaringer

I tabellene benyttes forkortelser for tjenesteområdene. *Fører kort* og *Kjøretøyreg.* er skranketjenester knyttet til utstedelse, innbytte, erstatning osv. av fører kort, samt alle typer

registreringsaktiviteter for kjøretøy. *Teori* viser til alle typer teoriprøver som avholdes på trafikkstasjoner, også de som utføres på vegne av andre (DSB, Luftfartsverket). *FP* står for førerprøver og leveres for MC (A1/A), lette klasser (B, BE) og tunge klasser (C/D). *Hall* står for hallkontroll eller forvaltningskontroll/myndighetskontroll. Det vil si kontroll eller godkjenning av kjøretøy etter timebestilling eller drop-in. Disse tjenestene leveres både for lette kjøretøy (<7500 kg) og tunge kjøretøy (>7500 kg).

Utekontroll og *Tilsyn* henviser til hvor personalet har fast oppmøte. Både utekontroll og tilsyn utføres mange steder over hele landet.

Dagens									
Fører- kort	Kjøretøy- reg.	Teori	FP MC	FP lette	FP tunge	Hall Lett	Hall tung	Ute- kontroll	Tilsyn

2 Tjenesteleveransemodell for TK-området

Tjenesteleveransemodellen har gjennom flere år vært gjenstand for forandring. Det har i hovedsak skjedd gjennom at oppgaver er overlatt til private aktører og ved at brukerne selv utfører oppgavene i våre selvbetjeningsløsninger. Periodisk kjøretøykontroll, førerkortproduksjon og førstegangsregistrering av kjøretøy er eksempler på at private i dag utfører mange av de oppgavene Statens vegvesen selv gjorde for noen år siden. Gjennomføring av PKK ble overført til verkstedbransjen ved endring i regelverket. Verkstedene opptrer som kontrollorgan og har ansvar for å kontrollere kjøretøy og innhente data, mens Statens vegvesen fattar vedtak basert på dataene som kontrollorganene sender inn. Dette har medført at kontrollorganene konkurrerer om kundene og bidrar til å holde kostnadene for brukerne lave.

Førerkortproduksjon er overført til private gjennom at Statens vegvesen kjøper tjenestene av private aktører. Denne type kortproduksjon er i dag preget av noen få leverandører med strengt sikkerhetsregime og høyt produksjonsvolum. Både kompetanse- og kostnadmessig er det nødvendig å kjøpe dette av profesjonelle kortprodusenter.

Ni av ti førstegangsregistreringer gjøres i dag av bilforhandlerne, ved at Statens vegvesen tilbyr verktøy som gjør dem i stand å gjennomføre registreringen selv. Det blir både raskere, sikrere og billigere for forhandlerne. Vi ser også at brukerne er raske til å ta i bruk nye selvbetjeningsløsninger når de lanseres. De ønsker å slippe å reise til en trafikkstasjon for å få utført tjenester og de ønsker å bestemme selv når de skal gjøre det. Ikke minst har dette stor betydning ved salg og kjøp av bil som ofte foregår utenfor våre åpningstider.

Alle endringene har hatt som formål å gjøre det enklere, rimeligere eller raskere for brukerne å benytte våre tjenester. Det blir færre og færre som har behov for å møte på trafikkstasjonene og Statens vegvesen ønsker å videreføre og forsterke denne utviklingen ved å etablere flere og forskjellige måter å tilby tjenestene på.

- Gjennom nye verktøy vil vi tilby forskjellige bransjer mulighet til å lage egne systemer som både ivaretar deres egne behov og er integrert med våre tjenester.
- Utvikle flere selvbetjeningsløsninger.
- Forenkle regelverk og arbeidsprosesser slik at behovet for å møte opp på et tjenestested reduseres.

Det er også påbegynt en endring i hvordan vi organiserer tjenestetilbudet. Tidligere var alle tjenester sentrert rundt trafikkstasjoner som leverte alle våre tjenester. For å tilpasse oss brukernes behov og utnytte ressursene best mulig vil kjøretøygodkjenning i økende grad utføres på større utekontrollstasjoner (sambrukstasjoner) og førerprøver flyttes gradvis til mindre lokaler i sentrumsnære strøk.

2.1 Målbilde for tjenesteleveransemodell

2.1.1 Praktiske førerprøver

Sensoroppgaver

- Alle førerprøver kjøres etter faste forhåndsdefinerte ruter tilpasset førerkortklassen, og i de fleste tilfellene ut fra en trafikkstasjon eller annet fast tjenestested.
- Tilrettelagt teoriprøve med tolk gjennomføres i hovedsak som fjerntolkning på et begrenset antall trafikkstasjoner. Muntlige tilrettelagte teoriprøver gjennomføres på trafikkstasjonene etter søknad.

Klasse B og BE (personbil uten og med henger) kjøres ut fra alle landets trafikkstasjoner samt noen få *oppmøtesteder*. Sistnevnte er gjerne lokalisert på mindre steder ut fra ønske om tilgjengelighet. Oppmøtesteder betjenes med ambulerende bemanning. Enkelte av førerprøvestedene har manglende trafikale utfordringer, jf. 3.2.1 Faglige krav.

Klasse A (MC) kjøres ut fra et begrenset antall trafikkstasjoner. En del av prøven skal kjøres i godkjent kjøregård, noe som har betydning for hvor prøver klasse A kan gjennomføres. Det skal både være lukket bane for ferdighetsprøve og trafikale utfordringer for trafikal prøve.

Tunge klasser (C og D) kjøres også ut fra et begrenset antall trafikkstasjoner.

Kjørevurderinger/ny førerprøve rekvirert av fylkesmannen eller politiet gjennomføres ved de fleste trafikkstasjonene etter behov.

- Informasjonsmøter om mengdetrening (før førerprøven) og Bilfører 65+ holdes både i egne og leide lokaler. Dette er ikke gebyrbelagte tjenester, men tiltak for å bedre trafiksikkerheten.

Tjenesteleveransemodell

Gjennomføring av praktiske førerprøver krever oppmøte fra både sensor og kandidat. Det er dessuten en ressurskrevende 1-til-1 tjeneste, og det er forholdsvis lite å hente på effektivisering av selve prøvegjennomføringen. Det forventes også at antall prøver vil holde seg stabilt. Statens vegvesen har i dag en rekke førerprøvesteder der antall førerprøver er forholdsvis lavt. Måten Statens vegvesen kan effektivisere denne tjenesten på er ved å utnytte ressursene best mulig. Det kan gjøres ved å konsentrere førerprøver på færre steder og/eller færre dager i uken, slik at antall prøver er stort nok til at ressursen som sensorene utgjør utnyttes fullt ut.

En annen måte å gjøre dette på er å benytte ambulerende bemanning når det er hensiktsmessig og økonomisk og faglig forsvarlig. Det regnes som et godt alternativ der ambuleringen kan gjennomføres effektivt og antall prøver er stort nok til å fylle tiden for sensorene. Steder med få prøver og lange avstander gjør det utfordrende å levere tjenestene slik at de dekker brukernes forventninger og støtter oppunder krav til effektivisering. Også ved ambulerende bemanning må etaten sørge for et godt og sikkert arbeidsmiljø.

Krav til steder der førerprøver kan avholdes har også betydning for tjenesteleveransemodellen. Kravene gjelder i hovedsak trafikale forhold, veggnet som gjør det mulig med

minst 6 forskjellige førerprøveruter og kjøregård for MC-prøver. Dette legger noen begrensninger på hvor førerprøver kan tilbys.

Praktiske førerprøver vil tilbys som oppmøtetjenester etter fastlagte ruter på et stort antall steder over hele landet. For å effektivisere tjenesten må den leveres på færre steder enn i dag. Der det er hensiktsmessig og økonomisk forsvarlig, vil tjenesten bli levert med ambulerende bemanning og redusert åpningstid.

2.1.2 Godkjenning av kjøretøy

Kjøretøytekniske oppgaver:

- Godkjenning av bruktimporterte kjøretøy – på stasjonene og som ambulerende tjeneste.
- Godkjenning og kontroll av lette kjøretøy i kontrollhall er i hovedsak ombygging og oppbyggingsaker.
- Godkjenning og kontroll av tunge kjøretøy i kontrollhall, med hovedvekt på førstegangsregistrering av tunge kjøretøy. Tjenesten tilbys på et utvalg av stasjoner med egnet kontrollhall og der behovet for tjenesten er av et visst omfang.
- Etterkontroll av utbedrede mangler.
- Forvaltningskontroll av kjøretøy etter innkalling (tips eller tilfeldig utvalg).
- Teknisk svartjeneste, telefon og nettbasert.
- Ulykkesetterforskning (NB: spesialkompetanse)

Spesialistfunksjoner i utvalgte regioner på vegne av hele landet:

- Godkjenning av ambulanser
- Godkjenning etter Kjøretøyforskriftene §1.15 (f.eks. import av amerikanske biler)
- Godkjenning av kjøretøy for transport av farlig gods (ADR)
- Rådgivning ved større om-/oppbygginger (SFOOR)
- Utenlandske vognkort

Tjenesteleveransemodell

Godkjenning av kjøretøy er ofte avhengig av teknisk utstyrt kontrollhall. En del av våre utekontrollstasjoner kan tilpasses til også å levere kjøretøygodkjenning, og kalles da sambrukstasjon. Dette er god ressursutnyttelse og gir ofte bedre tilgjengelighet enn dagens plassering av kontrollhaller. Såkalte sambrukstasjoner vil imidlertid ikke dekke hele behovet for godkjenning av kjøretøy, verken kapasitetsmessig eller mht. tilgjengelighet. Det er derfor nødvendig å levere kjøretøygodkjenning på flere steder enn der hvor vi kan etablere sambrukstasjoner.

I noen grad kan det også være hensiktsmessig å levere denne tjenesten ambulerende ved at vi f.eks. leier verkstedhall.

Det er også en del kjøretøygodkjenning som ikke er like avhengig av teknisk utstyr. Da kan kontrollen ofte utføres som en mobil tjeneste der kontrollørene reiser ut til brukerens lokaler eller lignende. Dette må gjøres på en slik måte at habilitet og HMS ivaretas.

2.1.3 Tjenester som kan digitaliseres

Saksbehandling førerkort

Behandling av førerkortsaker utføres ved de fleste trafikkstasjoner og kundesentre:

- Bilde til førerkort tas i fotoautomat i ekspedisjonslokalet.
- Bestilling av førerkort skjer i skranke etter avlagt og bestått førerprøve.
- Håndtering av gebyrbetaling

Førerkortene produseres hos ekstern produsent som sender førerkortet i posten til kandidaten.

Saksbehandling kjøretøy:

- Registreringshandlinger i skranke
- Vognkortutstedelser
- Kjennemerkehåndtering: Bestilling, lagerhold, innlevering, utlevering
- Utstedelse og salg av prøvekjennemerker
- Håndtering av avgifts- og gebyrbetaling

Tjenesteleveransemodell

Statens vegvesens mål er at alle tjenester som kan digitaliseres skal digitaliseres. For å få til det må man ikke bare jobbe med selvbetjeningsløsninger, men også aktivt endre regelverk og arbeidsprosesser. Brukerne ønsker en slik utvikling og vil slippe å møte noe sted for å få levert tjenestene. På sikt vil det føre til at behovet for skranketjenester reduseres radikalt. I saker som krever fysisk overlevering (kjennemerker, førerkort og andre rettighetsbevis) vil Statens vegvesen benytte postforsendelse eller søke samarbeid med aktører med lokal tilstedeværelse.

Det er også et mål å tilgjengeliggjøre programmerbare grensesnitt som gir private aktører mulighet til å integrere våre tjenester i sine løsninger. Det kan være både for å dekke internt behov og for å tilby sine kunder integrerte alt-i-ett-løsninger.

Selv når alt som kan digitaliseres er digitalisert, vil det være noen brukere som har behov for å møte opp og snakke med saksbehandler. De kan ikke eller vil ikke, benytte de digitale tjenestene. Denne førstelinje saksbehandling må være tverrfaglig og saksbehandlings-systemene som tilbys må ha så god fag- og regelverkstøtte at krav til fagkompetanse reduseres. Det åpner for løsninger som kan gi akseptabel lokal tilgjengelighet uten store kostnader for etaten. Er sakene mer kompliserte enn kompetanse og regelverkstøtte gir mulighet til å løse, overføres sakene til andrelinje saksbehandlingsentre.

Innføring av selvbetjeningsløsninger, god nettbasert informasjon og enkle bransjeløsninger har medført redusert behov for brukerstøtte og informasjon om regelverk direkte til enkeltpersoner. Denne utviklingen forventes å fortsette og det vil bli innført flere digitale hjelpemidler i brukerstøtten for å redusere behovet ytterligere. Flere henvendelser flyttes fra telefon og andre en-til-en kanaler til digitalisert og automatisert brukerstøtte. Det forventes likevel at det vil være behov for et bemannet brukerstøtteapparat i overskuelig fremtid.

2.1.4 Tilsyn og kontroll langs veg

Tilsyn

Tilsynsseksjonene har ansvar for godkjenning og tilsyn med kjøretøyverksteder, kontrollorgan (for PKK), trafikkskoler, parkeringsvirksomheter m. fl. Tilsynsarbeidet består av to hovedoppgaver: Systemtilsyn (tilsyn med etablering og drift av virksomhetene) og produkttilsyn (tilsyn med «leveranse», eksempelvis føreropplæringen, stikkprøvekontroll av PKK osv.). Det utføres også tilsyn med virksomheter som driver uten godkjenning (ulovlige bilverksteder og L-skoler), og tilsyn når det gjelder falske periodiske kjøretøykontroller/kontrollsedler.

Tilsynsseksjonene samhandler med de andre TK-seksjonene, særlig i forbindelse med stikkprøvekontroller av utført PKK. En samarbeidsavtale med de øvrige kontroll- og tilsynsetatene på vegtrafikklovens virkeområde regulerer samarbeidet rettet mot ulovlig virksomhet.

Kontroll langs veg

Kontroll av lette kjøretøy langs veg innebærer kontroll av dokumenter, sikkerhetsutstyr og tekniske kjøretøyforhold, og gjennomføres av kontrollører fra trafikkstasjonene.

Kontroll av tunge kjøretøy langs veg krever ekstra kontrollkompetanse og utføres av personell i egne grupper/seksjoner, men med ulik organisering i regionene. Oppgaven utføres på egnede områder for slike kontroller. Fullverdige tekniske kontroller kan bare utføres på kontrollstasjoner eller på egnede trafikkstasjoner som er plassert langs vegnettet. Kontroll av tunge kjøretøy langs veg har fått økt fokus de siste årene, og mye tyder på at denne oppgaven vil bli ytterligere styrket i årene fremover.

Nye IT-baserte hjelpemidler gir muligheter for langt mer målrettede og effektive tungbilkontroller enn tidligere. På høytrafikkerte veger er fjernstyrt trafikkdirigering av ønsket kjøretøygruppe inn til kontrollplass en forutsetning for effektiv drift. Hjelpemidler som ANPR (kjennemerkegjennkjenning), bremsetermografi (måle varmgang i bremses) og VaDIS (IKT-system for kontroll langs veg) er tatt i bruk og gjør kontrollarbeidet mer effektivt enn tidligere.

Foretaks kontroll er kontrollaktivitet rettet mot transportfirmaer, og er et viktig supplement til kjøre- og hviletidskontrollene på veg som kun er rettet mot det enkelte kjøretøy og den enkelte sjåfør. Foretaks kontrollen kontrollerer et større utvalg av kjøretøyene over lengre periode, og arbeidstidsforhold etter FATS (Forskrift om arbeidstid for sjåførere og andre innenfor vegtransport).

Tjenesteleveransemodell

Tilsynsenheten på TK-området må utføre oppgavene sine alle steder i landet det finnes virksomheter etc. som faller innunder deres ansvarsområde. Fordi oppgavene utføres på så mange forskjellige steder, er daglig oppmøtested av mindre betydning for hvordan de utfører oppgavene. Ressursene bør imidlertid ha en viss regional tilhørighet og kjenne noe til lokale forhold. De bør derfor være organisert på 5–10 steder fordelt utover landet. Fordi de er avhengig av å oppsøke virksomhetene/subjektene de skal godkjenne eller ha tilsyn med, bør disse stedene være kommunikasjonssentra for sin region.

Digitalisering og selvbetjening vil gjøre seg gjeldende også for tilsynsvirksomheten – særlig når det gjelder godkjenning og bruk av risikobasert utvelgelse av tilsynssubjekter, men tilsynsoppgaver vil fremdeles innebære tilstedeværelse i den enkelte virksomhet.

Våre ansatte i utekontrollen møter på utekontrollstasjoner spredd utover hele landet. Ikke alle kontrollplasser må være fast bemannet, men alle utekontrollører bør ha en kontrollstasjon som oppmøtested. Kontrollstasjoner må være plassert på strategiske steder langs vegnettet for best mulig dekningsgrad og høy treffprosent for avdekking av regelbrudd. Kontrollvirksomheten vil i økende grad benytte IT-systemer i utvelgelse av kontrollsubjekter og gjennomføring av kontroll, men den viktigste jobben vil fremdeles foregå på kontrollplassene langs vegnettet.

3 Forslag til ny tjenestestruktur

3.1 Innledning

Områdegjennomgangen av Statens vegvesen som Regjeringen gjennomførte i 2017 og 2018 viste behovet for å gjøre endringer i tjenesteleveransemodell og –struktur på TK-området. Det forslaget som legges fram her tar utgangspunkt i områdegjennomgangen og det forslaget til tjenestestruktur som ble presentert i områdegjennomgangens del 2. I tillegg har Statens vegvesen lagt sine faglige vurderinger til grunn.

Statens vegvesens forslag til ny tjenesteleveransemodell og –struktur skal også bygge opp under de effektiviseringskrav som Statens vegvesen stilles overfor. Som en konsekvens av dette vil forslaget innebære reduksjon i antall tjenestesteder, personell og omlokalisering av tilbud. For trafikant- og kjøretøyområdet utgjør effektiviseringskravet et sted mellom 12 % og 17 % av budsjettet.

Det er også andre føringer for arbeidet. Statens vegvesen bes om

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

Dessuten skal eksterne interessenter involveres og deres syn skal hensyntas. Samlet er forventningene store og føringene er sammensatt og til dels sterkt motstridende. Utfordringen er å finne løsninger som både tar hensyn til brukernes behov og ønsker og oppfyller krav til effektivisering og kostnadsbesparelser.

Det viktigste effektiviseringstiltaket som pågår er digitalisering og forenkling av tjenester. I løpet av perioden frem til ny tjenestestruktur skal være innført, vil brukernes behov for å møte på trafikkstasjonene blir redusert betydelig, samtidig som tilgjengelighet til tjenestene øker. Det gir grunnlag for å redusere tilbudet på skranketjenester uten at det påvirker brukerne negativt. Når antall tjenestehandlinger innenfor et fagområde reduseres så mye som det ligger an til for skranketjenestene, er det også nødvendig å konsolidere tjenestetilbudet for å opprettholde kvalitet, kompetanse og likebehandling. Det samme kan i stor grad sies om tekniske tjenester (hallkontroll) og førerprøvevirksomheten. Økte kompetansekrav får betydning for hvordan man organiserer og drifter tjenestene. Dette vil ofte få konsekvenser for små tjenestesteder der etterspørselen etter tjenester er lav.

Det er flere tiltak som gjennomføres for å opprettholde et godt tilbud til brukerne samtidig som antall tjenestesteder reduseres. Ett av dem er å sørge for at tjenestestedene er plassert slik at de passer for den enkelte tjenesten. Det betyr for eksempel at tjenester for kontroll og godkjenning av kjøretøy er plassert langs hovedvegnett, med god tilgjengelighet for kjøretøy. Dette gjøres i stor utstrekning fra strategisk plasserte sambrukstasjoner¹. Førerprøvetjenester er forsøkt plassert nærmere befolkningssentra. Tjenestene skal i størst mulig grad *være der brukerne er*. Teoriprøver og skranketjenester plasseres i nærhet av

¹ Sambrukstasjon er en utekontrollstasjon som også tilbyr andre tjenester, som f.eks. godkjenning av kjøretøy.

kollektivknutepunkt. Man ser derfor konturene av at de klassiske trafikkstasjonene med fullstendig tjenestetilbud, i stor grad blir borte og erstattet av mer fagspesifikke tjenestesteder. Men fremdeles vil det være slik at ett sted kan fungere for flere typer tjenester.

Tabellene under viser hvordan antall tjenestesteder for de største tjenestene vil endres med dette forslaget til tjenestestruktur.

Tabell 1 Antall tjenestesteder for de viktigste tjenestene i dagens tjenestestruktur

Dagens								
	Fører- kort	Kjøretøy- reg.	Teori	FP MC	FP lette	FP tunge	Hall Lett	Hall tung
RØ	14	14	14	13	15	7	12	10
RS	14	14	14	10	16	7	10	8
RV	12	11	11	9	11	7	8	5
RM	14	14	14	12	14	8	10	10
RN	20	20	21	10	19	11	16	11
	74	73	74	54	75	40	56	44

Tabell 2 Antall tjenestesteder for de viktigste tjenestene i forslag til ny tjenestestruktur

31.12.2024								
	Førerkort	Kjøretøy- reg.	Teori	FP MC	FP Lette	FP Tunge	Hall Lett	Hall tung
RØ	13	13	12	9	13	4	9	7
RS	8	8	9	5	9	4	6	6
RV	5	5	9	4	10	5	4	4
RM	10	9	9	5	10	4	4	4
RN	16	16	20	5	15	6	10	9
	52	51	59	29	57	23	33	30

I kapittel 3.5 er forslag til tjenestestruktur beskrevet mer detaljert for den enkelte region.

3.1.1 Tilsyn og utekontroll

Tilsyns- og utekontrollvirksomheten skal ha færre faste oppmøtesteder enn i dag. Virksomhetene samles på færre steder for å danne sterke og mer robuste fagmiljøer. Virksomheten skal ellers utøves på like mange steder og i minst like stort omfang som tidligere.

3.2 Krav og kriterier

I arbeidet med tjenestestruktur er en rekke krav og kriterier for plassering av tjenestesteder vurdert. De faglige kravene er satt av trafikksikkerhetshensyn og skal følges. Andre krav som

er vurdert er effektivitet, brukerhensyn, likebehandling og kvalitet, samt retningslinjer for lokalisering av arbeidsplasser. Disse er vurdert samlet for hvert enkelt tjenestested.

3.2.1 Faglige krav

Det stilles faglige krav til steder for førerprøver, kontrollhaller og utekontroll.

Hensikten med å stille krav til sted for praktisk førerprøve, er å sikre at kandidatene blir stilt overfor trafikale utfordringer som gjør at man etter førerprøven har grunnlag for å vurdere om kandidaten har de ferdigheter som kreves for å være en god og sikker sjåfør og behersker krevende trafikale utfordringer. Kravene finnes i vedlagte dokumenter «Krav til sted for praktisk førerprøve.pdf» og «Retningslinje_førerprøve.pdf». Det stilles minimumskrav til trafikale utfordringer og at det skal være mulig å etablere et antall forskjellige kjøreruter på stedet. For MC-prøver er det også krav til kjøregård for ferdighetsprøve.

Godkjenning av kjøretøy skjer som regel i en kontrollhall. Det er ingen absolutte krav til utforming og utstyr, men de må være utstyrt slik at det er mulig å gjennomføre de kontrolltyper på de kjøretøytyper som tilbys på stedet. Dette kan være løftebukk, grav, utstyr for å teste avgasser osv. Det må også være tilstrekkelig areal i tilknytning til kontrollhallen til å håndtere de som kommer for å få godkjenning.

For utekontrollvirksomheten er kravene til utstyr noe mer spesifisert på enkelte områder, ved at det gjennom EU-regelverk er stilt krav til hvordan kontroll skal utføres. Utekontrollstasjoner skal også ha vekt. Ellers er kravene til utekontrollsteder omtrent som til kontrollhaller. For utekontrollsteder er det også krav til et visst areal slik at et antall kjøretøy kan tas inn til kontroll samtidig, samt hensettes for en periode ved bruksforbud. En utfordring ved etablering av sambrukstasjoner er at hallkontrolltjenester krever annet utstyr enn utekontrollvirksomheten. Det er derfor nødvendig med investering i utstyr dersom sambrukstasjonen skal ha fullt tjenestetilbud både for hallkontroll og utekontroll.

3.2.2 Andre kriterier

Effektivitet og utnyttelse av ressurser

En effektiv tjenestestruktur gir god utnyttelse av ressurser. Det må være tilstrekkelig mengde tjenestehandlinger for hver tjeneste til at ressursene lar seg utnytte best mulig. Tjenester med forholdsvis lavt volum, bør samles på færre steder for å ivareta effektivitet i tjenesteytingen. Det betyr at våre ansatte får utnyttet tiden fullt ut og at f.eks. kontrollhaller har fullt belegg innenfor åpningstiden med hallkontroll eller utekontrollaktivitet. Da må aktiviteten konsentreres på færre tjenestesteder og ha ordinær åpningstid. Redusert åpningstid vil gjøre at de ansattes arbeidstid utnyttes optimalt, men det vil ikke gi full utnyttelse av bygg og utstyr. Det samme gjelder ambulerende virksomhet som medfører at ansatte må bruke deler av arbeidstiden på å reise til/fra tjenestesteder. Effektivisering skal ikke gå på bekostning av kvalitet eller kapasitet.

Tilgjengelighet for brukerne, som reisetid/–avstand

Digitale tjenester fjerner behov for oppmøte, og er tilgjengelig de fleste steder uavhengig av etatens åpningstider. Digitalisering er det mest effektive tiltaket for å øke tilgjengeligheten til våre tjenester.

For tjenester som krever oppmøte er det uten tvil reisetid og reiseavstand som er det viktigste for brukerne. Det skal være et akseptabelt tjenestetilbud tilpasset bosettingsmønsteret. Det er imidlertid også viktig at tjenester plasseres på steder som passer for den enkelte tjeneste. Teoriprøver bør f.eks. leveres på steder som kan nås ved offentlig kommunikasjon. Brukerne av denne tjenesten har som regel ikke førerkort. Andre tjenester, som godkjenning av kjøretøy i hall, bør plasseres langs hovedvegnettet.

Likebehandling, kvalitet og kompetanse

Likebehandling og kvalitet i tjenesteytingen er avhengig av god og riktig kompetanse. Kompetansebyggingen i etaten er strukturert og systematisert gjennom Trafikant- og kjøretøystudiet (TKS). Kompetansen vedlikeholdes og utvikles best gjennom å bli brukt og at medarbeiderne tilhører et kompetansemiljø. Tjenestestrukturen må tilrettelegges slik at alle tjenestesteder har et antall saker innenfor hver oppgavetype som leveres på det stedet. Tjenester med lavt volum foreslås samlet på færre steder for å opprettholde kvalitet og utnytte kapasiteten best mulig.

Lokaliseringshensyn

Gjennom retningslinjer stilles det krav til lokalisering av statlige arbeidsplasser. Retningslinjene skal blant annet medvirke til fordeling av statlige arbeidsplasser i alle deler av landet, lokalisering av statlig tjenesteproduksjon som i størst mulig grad sikrer befolkningen i alle deler av landet god tilgang til statlige tjenester, at nye og omlokaliserte statlige virksomheter i hovedsak blir lokaliserte utenfor Oslo og at kostnadseffektivitet og effektiv oppgaveutførelse inkluderes i vurdering av lokaliseringalternativ.

Tjenestene innenfor trafikant- og kjøretøyområdet leveres i dag på over 80 forskjellige tjenestesteder rundt om i landet. I forslag til ny tjenestestruktur leveres tjenester på over 70 steder. Både arbeidsplasser og tjenesteproduksjon vil fremdeles være spredt over hele landet, men på noen færre steder. De viktigste årsakene til at det foreslås endringer i tjenestestrukturen er digitalisering av tjenester og krav til effektivisering av virksomheten, jf. områdegjennomgangen av TK-området. Når antall ansatte reduseres som følge av digitalisering og effektivisering, må det gjøres slik at kvalitet på tjenestene og likebehandling opprettholdes. Da må hvert tjenestested ha et visst volum av tjenester. Forslaget til ny tjenestestruktur ivaretar retningslinjene for lokalisering av statlige arbeidsplasser på en god måte, gitt de krav til kvalitet, effektivitet og likebehandling som er satt.

3.3 Kompenserende tiltak

Reduksjon i antall tjenestesteder vil gi lengre reisevei for noen brukere. Når digitaliseringen av tjenestene er gjennomført vil de fleste av oss bare ha behov for å møte på Statens vegvesens tjenestesteder to ganger i løpet av livet, i tillegg til å oppdatere bilde til førerkortet hvert 15. år. Likevel vil reduksjon i antall tjenestesteder medføre lengre reisevei for noen. Det er derfor vurdert tiltak som kan kompensere for dette. Omfang på bruk av

kompenenserende tiltak og kostnader knyttet til det, må vurderes konkret når det er fattet beslutning om fremtidig tjenestestruktur.

Det viktigste tiltaket for å redusere konsekvenser av færre tjenestesteder, er digitalisering av tjenester. Det gir stor effekt på behov for å møte på våre tjenestesteder. Sammen med endringer i regelverk vil det også fjerne behov for oppmøte i saker som i dag krever fysisk overlevering av dokumenter etc. De viktigste eksemplene på dette er fornyelse av førerkort og frivillig av- og påregistrering av kjøretøy. De fleste brukere av Statens vegvesens tjenester skal ha/har kun førerkort klasse B. For disse brukerne vil digitalisering redusere behovet for oppmøte betydelig. Digitalisering fjerner imidlertid ikke behov for oppmøte til førerprøver eller godkjenning av kjøretøy.

Ambulerende tjenester brukes i denne rapporten først og fremst om det å bemanne et tjenestested med ansatte fra et annet sted. Det er mest vanlig å benytte der hvor åpningstid er 1–3 dager i uka. Dette er kompenenserende tiltak sett fra Statens vegvesen, men sett fra brukeren har det ingen betydning om vår bemanning er fast eller ambulerende. Bruken av dette virkemiddelet begrenses av kostnader. Dersom avstanden til tjenestestedet man skal ambulere til er for stor, vil kostnadene fort overskride gevinsten ved å ikke ha fast bemanning på tjenestestedet. På steder som ikke tilfredsstillende faglige kravene til tjenestesteder, vil ikke ambulerende bemanning være noe alternativ.

Andre former for *ambulerende tjenesteyting* er for eksempel flåtegodkjenning – der flere like kjøretøy skal godkjennes samtidig, ID-kontroll av EF typegodkjente kjøretøy, informasjonsmøter og kurs og enkelte førerprøvetyper som traktorprøver eller tungbilprøver ved videregående skoler. I slike tilfeller kan våre ansatte reise ut til brukeren eller andre offentlige lokaler/steder *etter behov* for å levere tjenester. Det kan bidra til å øke tilgjengelighet noen steder. Dette brukes i noen grad i dag, men slike ordninger bør kunne videreutvikles. Det må sikres at tjenestene leveres med rett kvalitet og at blant annet likebehandling og HMS ivaretas. For tjenester som er avhengig av lokaler eller utstyr, må det gjøres avtaler med lokale etater/virksomheter som kan tilby dette. Denne måten å levere tjenester på kan benyttes der volumet er lavt, men der forholdene ellers ligger til rette for kvalitativt gode tjenesteleveranser. Det er ikke et alternativ for å levere førerprøver på steder som ikke gir tilstrekkelig trafikale utfordringer til å teste kandidatene.

For enkelte tjenester kan det være aktuelt å kjøpe tjenester av private eller samarbeide med andre om tjenesteleveranser. Kjøp av tjenester fra private er behandlet i kapittel 4. På små steder er det sannsynlig at en privat aktør vil ha like store utfordringer med å levere tjenester på økonomisk forsvarlig måte, som det Statens vegvesen har. Der kundegrunnlaget er lite, men avstandene store, kan det vurderes samarbeid med andre aktører på det enkelte stedet. Det forutsetter utstrakt bruk av digitaliserte tjenester tilrettelagt for samarbeid med andre. Da bør man ikke bare vurdere private aktører, men også andre statlige etater, fylkeskommuner og kommuner. Dette er ikke utredet i denne rapporten, men noen av de samme vurderinger som er beskrevet for overføring til private vil gjelde også ved overføring til offentlige aktører.

3.4 Tjenestesteder som foreslås lagt ned

I foreslått tjenestestruktur er tjenestestedene plassert ut fra gjeldende krav og kriterier. Det er gjort en helhetlig vurdering av faglige krav, mulighetene for å opprettholde kompetanse og likebehandling samt føringene i oppdraget om effektivisering og færre tjenestesteder. Ut fra disse kriteriene og føringene foreslår Statens vegvesen å nedlegge 18 tjenestesteder. I hvert enkelt tilfelle er det gjort en vurdering av om den ulempen brukerne blir pålagt i form av økt reisevei er forsvarlig ut fra fordelene ved å legge ned tjenestestedet. Særlig har de faglige kravene og krav om likebehandling veid tungt i en slik vurdering. De faglige kravene gjør at tjenestene bidrar til økt trafikksikkerhet.

Det er en helhetlig og faglig vurdering som ligger til grunn for det forslaget som fremmes. Det er ikke satt føring mht. akseptabel reisevei. Belastningen økt reisevei medfører er imidlertid tatt i betraktning i den helhetlige vurderingen som er gjort.

Tabellen under er en oversikt over de stedene som foreslås nedlagt, med et kort sammen- drag av bakgrunnen for forslaget. De stedene som foreslås erstattet av nyetablering i nærheten (f.eks. Kirkenes og Billingstad) er ikke tatt med i oversikten.

Sted(er)	Bakgrunn
Mysen og Drøbak	Disse to stedene foreslås erstattet av et nytt tjenestested som etableres langs hovedveinettet et sted i Follo-regionen. En slik flytting vil medføre økt nærhet til mange brukere og ikke minst mer effektiv oppgaveutførelse.
Elverum og Husum	Ny vei gjør at Husum erstattes av Ånestad sambrukstasjon. Noen av tjenestene som tilbys ved Elverum flyttes til Ånestad, andre flyttes til Hamar. Da samlokaliseres tjenestene på tjenestesteder som skal videreføres i nærheten.
Mandal	Avstanden til Kristiansand er kort, og det er naturlig å se Kristiansand og Mandal som felles tjenesteområde.
Setesdal (Evje)	Stedet tilfredsstiller ikke faglige krav for førerprøver. Antall hallkontroller forsvarer ikke opprettholdelse av tilbudet.
Rjukan	Stedet tilfredsstiller ikke faglige krav for førerprøver i tilstrekkelig grad til å opprettholde nødvendig kvalitet.
Larvik	Kostnadene ved å opprettholde tjenestestedet kan ikke forsvares sett opp mot de korte avstandene det er til alternative tjenestesteder (Skien og Tønsberg).
Dalen	Stedet tilfredsstiller ikke faglige krav for førerprøver i tilstrekkelig grad til å opprettholde nødvendig kvalitet.

Kragerø	Stedet er ikke godt egnet for førerprøver. Faglige krav tilfredsstilles bare delvis. Dagens ambulerende tjeneste avvikles.
Kongsberg	Kostnadene ved å opprettholde tjenestestedet kan ikke forsvares sett opp mot de korte avstandene det er til alternative tjenestesteder (Drammen og Notodden).
Norheimsund	Tjenestilbudet for førerprøver lette klasser og traktor avvikles som følge av meget lavt volum.
Sauda	Tjenestilbudet avvikles som følge av lavt volum.
Sunnalsøra	Stedet tilfredsstiller ikke faglige krav for førerprøver i tilstrekkelig grad til å opprettholde nødvendig kvalitet.
Orkanger	Kostnadene ved å opprettholde tjenestestedet kan ikke forsvares sett opp mot de korte avstandene det er til alternativt tjenestested (Trondheim).
Levanger	Kostnadene ved å opprettholde tjenestestedet kan ikke forsvares sett opp mot de korte avstandene det er til alternative tjenestesteder (Stjørdal og Steinkjer).
Røros	Kostnadene ved å opprettholde tjenestestedet kan ikke forsvares sett opp mot de korte avstandene det er til alternativt tjenestested (Tynset).
Ørnes	Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift.

3.4.1 Tjenestesteder der tjenestetilbud foreslås redusert

Endringene i tjenestetilbud for hvert sted er omfattende og fremgår av tabellene med oversikt over tjenestestrukturen, jf. kapittel 3.5 og vedlegg 4. Det er ikke laget en oversikt over alternativt tjenestested for de enkelte tjenestene, men det er beregnet gjennomsnittlig avstand og reisetid til nærmeste tjenestested for de mest brukte tjenestene. Beregningene er gjort på dagens tjenestestruktur og forslag til ny tjenestestruktur.

3.5 Regionvis oversikt over forslag til tjenestestruktur

Dette kapittelet inneholder detaljert oversikt over dagens tjenestetilbud og forslag til ny tjenestestruktur i de enkelte regionene. Tabellene som er brukt benytter følgende fargekode:

Fargekoder:

Tilbud avvikles

Ambulerende bemanning

ADR

Tilbud avvikles betyr enten at et tjenestested foreslås avviklet, eller at en eller flere tjenester foreslås flyttet til nærliggende tjenestested.

Ambulerende bemanning betyr at tjenesten på dette stedet leveres ved hjelp av personell som ikke er fast stasjonert der. De reiser til tjenestestedet for å levere tjenestene i åpningstiden for dette stedet, eller etter nærmere avtalt tid. Ambulerende bemanning benyttes ved lave volum på tjenester eller når det er redusert åpningstid på et sted og avstanden til fast bemannet tjenestested ikke er for stor. Det betyr altså ikke at Vegvesenets personell reiser dit brukerne ønsker. Sett fra brukerne utgjør det ingen forskjell om en tjeneste leveres med ambulerende bemanning eller fast bemannet tjenestested.

ADR betyr at tjenestestedet tilbyr godkjenning av kjøretøy for frakt av farlig gods.
ADR: Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route («Den europeiske avtale om internasjonal vegtransport av farlig gods»).

I *Vedlegg 5 – Beskrivelse av tjenestesteder* beskrives endringer og begrunnelse for endringene for alle eksisterende og forslag til nye tjenestesteder.

3.5.1 Østfold, Akershus, Hedmark, Oppland og Oslo

I overkant av en tredjedel av landets befolkning bor innenfor området som dekkes av dagens Region øst. Det betyr at svært mange av trafikkstasjonene har middels til stor aktivitet (som eksempel ligger 9 av landets 20 største trafikkstasjoner for førerprøver kl. B i regionen). Trafikkstasjonene med færrest besøk og handlinger er Fagernes, Otta og Tynset. Utfordringen på disse stasjonene er å opprettholde et godt fagmiljø samt å sikre tilstrekkelig med oppgaver til det personellet som betjener stedet. Tjenestestedene har i dag redusert åpningstid og vi foreslår ytterligere justering på dette i fremtiden. Flere av tjenestene vil også utføres med ambulerende bemanning.

I Mjøs-området er det i dag 4 tjenestesteder med middels til høy etterspørsel. Avstandene mellom dagens tjenestesteder er mellom 50 og 80 km. Storbyregionen Mjøsbyen, som består av 10 kommuner, har en befolkning på ca. 190.000. I tillegg dekker trafikkstasjonene et betydelig omland rundt disse kommunene. Dette tilsier at deler av tjenestetilbudet bør opprettholdes på flere av disse stedene. For å sikre en effektiv drift, samt gode fagmiljø anbefaler vi reduksjoner i enkelte av tilbudene.

I Oslo-området er avstanden relativt kort mellom trafikkstasjonene, men pågangen på disse stedene er stor og dette er et område med en betydelig befolkningsvekst. Vi foreslår små endringer i tjenestetilbudet i dette området. Dette er basert på at vi på de fleste steder også i fremtiden vil ha et volum som tilsier at vi må ha en samlet bemanning på 20 – 60 personer per lokasjon. Dersom vi skal redusere antallet tjenestesteder vil det medføre betydelige investeringer for å utvide dagens lokaler eller økt leie for større lokaler. Selv om avstandene er korte, er det ikke hensiktsmessig at et så stort antall brukere skal reise lengre og gjennom Oslo. Trafikkbelastningen i området er allerede stor og vi mener det er uheldig dersom reduksjon av tjenestetilbudet bidrar til at denne øker.

Omtrent 70 % av all tungtransport til lands krysser grensen i regionen, med Svinesund, Ørje og Magnor som de 3 største. Det jobbes med planer for å styrke kontrollen ved grensa på Magnor. Her er det behov for utvidede arealer samt å etablere kontrollhall for å kunne

gjennomføre effektive kontroller. I Oslo-området ligger flere store transportterminaler samt Gardermoen flyplass. Dette generer betydelig tungbiltransport internt i regionen, men også mye gjennomgangstrafikk. Nord-sør går mye av trafikken på E6, Rv3 og Rv4, mens øst-vest følger denne E16/Rv2 og E6/E136. Regionen har flere kontrollstasjoner som er strategisk plasserte for å kontrollere denne trafikken. Av disse vil Otta, Jessheim og Ånestad (skal etableres) være sambruksstasjoner. Sambruk med hallkontroll er vurdert på flere av de øvrige kontrollstasjonene, men ut ifra plassering, HMS-hensyn og behov for investeringer for å håndtere stor trafikk, anbefales det ikke å flytte hallkontroll til øvrige kontrollplasser.

Mobile tjenester for hallkontroll av kjøretøy tilbys etter gitte kriterier og nærmere avtale til enkelte større næringsaktører. Dette forutsetter at våre mannskap er sikret god HMS og at vi kan gjennomføre kontrollene på en effektiv måte. Når vi i fremtiden legger ned tilbudet om hallkontroll enkelte steder vil vi vurdere om mobile tjenester kan tilbys som et avbøtende tiltak for større aktører på disse stedene.

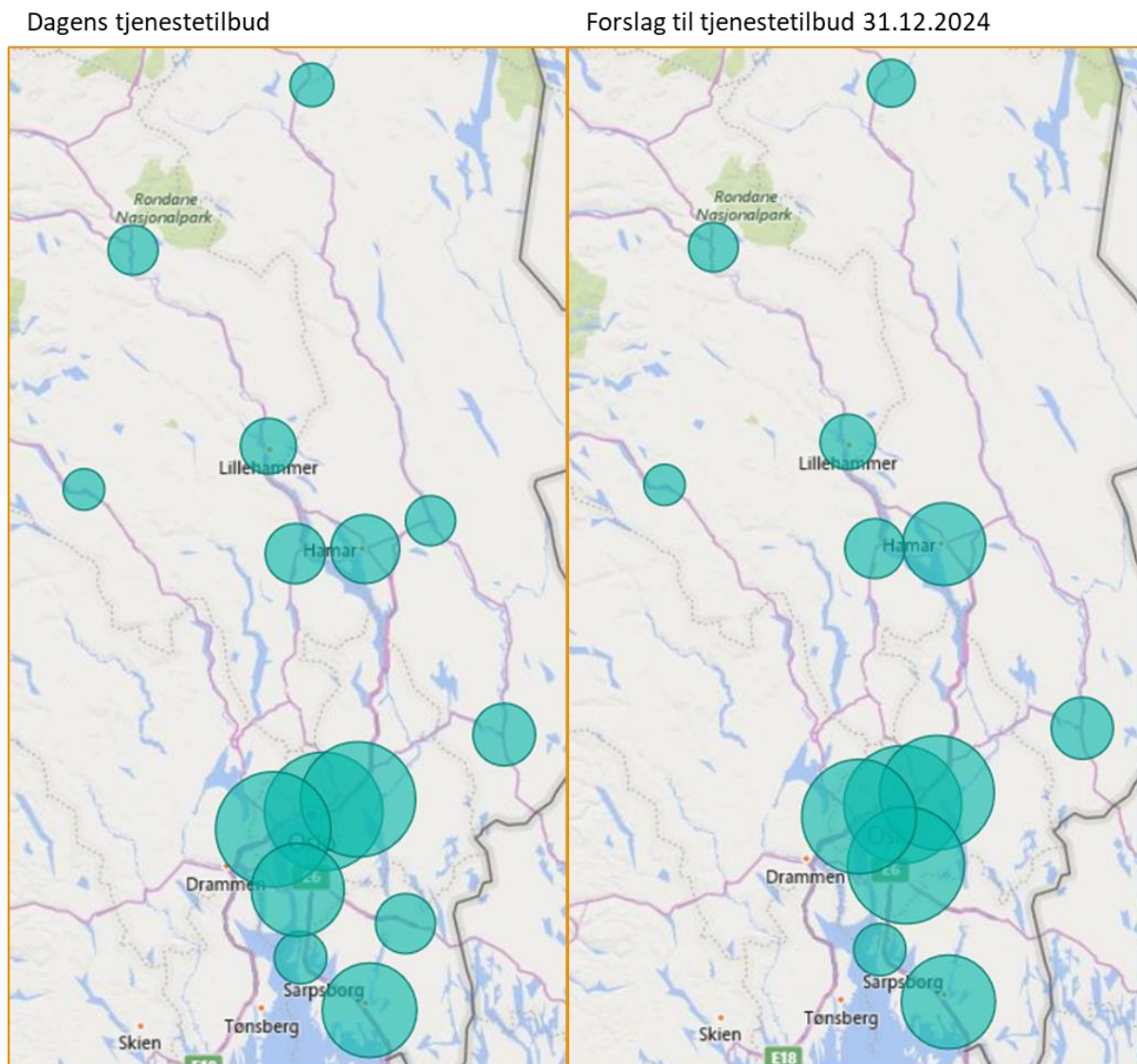
Oversikt over endringene i tjenestestruktur

Tabell 3 Dagens tjenestetilbud i Østfold, Akershus, Hedmark, Oppland og Oslo

Sted:	Dagens									
	Fører-kort	Kjøretøy-reg.	Teori	FP MC	FP Lette	FP Tung	Hall Lett	Hall tung	Utekontroll	Tilsyn
Hafslund	x	x	x	x	x	x	x	x		
Mysen	x	x	x	x	x	x	x	x		
Drøbak	x	x	x	x	x	x	x			
Follo										
Oslo (Risløkka)	x	x	x	x	x		x	x		
Bærum (Billingstad)	x	x	x	x	x		x	x		
Sandvika-Asker										
Lillestrøm	x		x	x	x	x				
Lillestrøm – ny lokasjon										
Lillestrøm, Brøtergt										x
Jessheim		x					x	x	x	
Kongsvinger	x	x	x	x	x		x	x	x	
Hamar	x	x	x	x	x	x				
Elverum	x	x	x		x		x			
Tynset	x	x	x	x	x		x	x		
Lillehammer	x	x	x	x	x		x			
Lillehammer, Reg.ktr.										x
Gjøvik	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Fagernes	x	x	x	x	x	x				
Otta	x	x	x	x	x		x	x	x	
Husum								x	x	
Ånestad										
Moss					x					
Antall totalt	14	14	14	13	15	7	12	10	5	2

Tabell 4 Forslag til ny tjenestestruktur i Østfold, Akershus, Hedmark, Oppland og Oslo

Sted:	31.12.2024									
	Fører-kort	Kjøretøy-reg.	Teori	FP MC	FP Lette	FP Tunge	Hall Lett	Hall tung	Utekontroll	Tilsyn
Hafslund	x	x	x	x	x	x	x	x		
Mysen										
Drøbak										
Follo	x	x	x	x	x		x			
Oslo (Risløkka)	x	x	x	x	x		x	x		
Bærum (Billingstad)										
Sandvika-Asker	x	x	x	x	x		x			
Lillestrøm										
Lillestrøm – ny lokasjon	x	x	x	x	x	x				x
Lillestrøm, Brøtergt										
Jessheim	x	x					x	x	x	
Kongsvinger	x	x	x		x					
Hamar	x	x	x	x	x	x				
Elverum										
Tynset	x	x	x		x		x	x		
Lillehammer										
Lillehammer, Reg.ktr.	x	x	x		x					x
Gjøvik	x	x	x	x	x	x	x	x		
Fagernes	x	x	x	x	x					
Otta	x	x	x	x	x		x	x	x	
Husum										
Ånestad							x	x	x	
Moss					x					
Antall totalt	13	13	12	9	13	4	9	7	3	2



Figur 1 Tjenestesteder for førerprøver klasse B i region øst

3.5.2 Buskerud, Telemark, Vestfold, Aust- og Vest-Agder

Dise fylkene har en befolknings sammensetning der hoveddelen av befolkningen er bosatt langs kysten og hovedvegnettet. Dette gjenspeiler også tjenestetilbudet på trafikant og kjøretøy hvor de store befolknings sentra har fullverdige tjenestetilbud med forholdsvis overlappende reiseavstandssirkler med akseptable avstander og reisetider mellom de ulike stedene. I tillegg har man hatt enkelte små lokasjoner for å dekke de indre delene av regionen der befolkningsgrunnet er langt lavere og avstandene større.

Et særtrekk ved dagens Region sør er at det er særdeles stor utbyggingsaktivitet langs Europavegnettet/hovedvegnettet gjennom regionen, det vil si aksene mellom øst og vest langs kysten. Store strekninger er under utbygging/skal bygges ut, noe som vil gi langt bedre og raskere framkommelighet i regionen. Dette innebærer bla. at tjenestesteder som i dag er strategisk plasserte i framtiden ikke vil være det. Det må tas hensyn til ved valg av tjenestestruktur. Man har derfor sett at det optimale blir å samlokalisere spesielt tekniske forvaltnings- og myndighetskontroll med utekontrollaktivitet langs disse hovedaksene på

sambruksstasjoner der man kan optimalisere bruken av nødvendige haller og teknisk utstyr slik at dette har en høyest mulig utnyttelsesgrad. Slike løsninger kan i noe grad gi lengre reisevei for brukere, men vil gi økt og enklere tilgjengelighet til tjenestene. Samtidig gir det mulighet for tettere samhandling mellom fagmiljøer for bedre utnyttelse av ressursene.

Samtidig ser vi at spesielt førerprøveaktiviteten krever for de fleste førerkortklassene mer bynære løsninger for å gi grunnlag for korrekte og gode vurderinger, samt god tilgjengelighet.

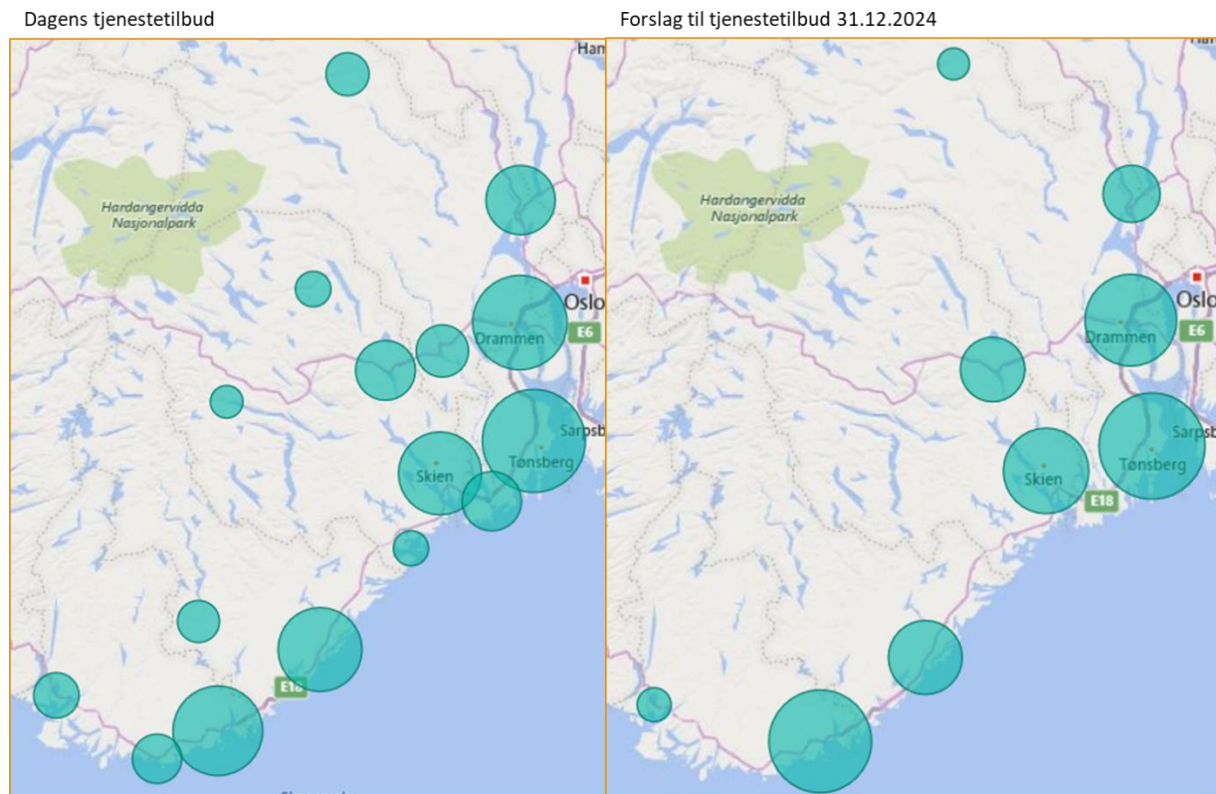
Oversikt over endringene i tjenestestruktur

Tabell 5 Dagens tjenestetilbud i Buskerud, Telemark, Vestfold, Aust- og Vest-Agder

Sted:	Dagens									
	Fører-kort	Kjøretøy-reg.	Teori	FP MC	FP Lette	FP Tunge	Hall Lett	Hall tung	Ute-kontroll	Tilsyn
Flekkefjord	x	x	x	x	x					
Mandal	x	x	x		x					
Kristiansand	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Lohnelier (Kristiansand)										
Setesdal (Evje)	x	x	x		x		x			
Rjukan	x	x	x		x		x			
Skien	x	x	x	x	x	x	x	x		
Gråtenmoen (Skien)										
Lanner (Porsgrunn)									x	
Lønnebakke (v/Lanner)										
Larvik	x	x	x		x					
Tønsberg	x	x		x	x	x	x	x		x
Tønsberg-Spark			x							x
Gol Sambruk	x	x	x	x	x		x	x	x	
Kongsberg	x	x	x	x	x					
Drammen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Dalen					x					
Kragerø					x					
Hønefoss	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Notodden	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Arendal	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Arendal-Harebakken										
Antall totalt	14	14	14	10	16	8	10	8	7	6

Tabell 6 Forslag til ny tjenestestruktur i Buskerud, Telemark, Vestfold, Aust- og Vest-Agder

Sted:	31.12.2024									
	Fører-kort	Kjøretøy-reg.	Teori	FP MC	FP Lette	FP Tunge	Hall Lett	Hall tung	Ute-kontroll	Tilsyn
Flekkefjord			x		x					
Mandal										
Kristiansand serv.ktr.	x	x	x	x	x	x				x
Lohnelier (Kristiansand)							x	x	x	
Setesdal (Evje)										
Rjukan										
Skien										
Gråtenmoen (Skien)	x	x	x	x	x	x				
Lanner (Porsgrunn)										
Lønnebakke (v/Lanner)							x	x	x	
Larvik										
Tønsberg										
Tønsberg-Spark	x	x	x		x					x
Gol Sambruk	x	x	x	x	x		x	x		
Kongsberg										
Drammen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Dalen										
Kragerø										
Hønefoss	x	x	x	x	x	x	x	x		x
Notodden	x	x	x		x		x	x		
Arendal										
Arendal-Harebakken	x	x	x		x					x
Antall totalt	8	8	9	5	9	4	6	6	3	5



Figur 2 Tjenestesteder for førerprøver klasse B i Region sør

3.5.3 Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane

Forslag til tjenestestruktur for Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane er basert på vurderinger av tjenestestedets egnethet med tanke på krav og kriterier og konsekvenser av endringer som følge av innføring av nye digitale løsninger og stadig økt anvendelse av ny teknologi.

Basert på overnevnte forhold har vi foreslått å utføre forvaltningskontroll lette og tunge kjøretøy på fire lokasjoner. Dette vil gi en god geografisk spredning av tjenestene, samtidig som Statens vegvesen vil samle spesialistkompetansen for kjøretøy i større faglige enheter, som igjen vil gi økt utnyttelse av hallkapasiteten. En annen avgjørende faktor, er tilgang på fagressurser med kjøretøyteknisk utdanning. Foreslåtte lokasjoner ligger på steder hvor det gis yrkesfaglig- og ingeniørutdanning opplæring. For flåtegodkjenning eller enkelte avtalte spesialtilfeller vil det være aktuelt å utføre forvaltningskontrollen som ambulerende tjeneste.

Førerprøver lette klasser og traktor vil gjennomføres på tilnærmet samme steder som i dag. Førerprøver for tunge klasser og MC reduseres noe. Volumet på disse tjenestene er forholdsvis lavt, og kompetanse og ressurser bør konsolideres. For MC er det kostnader ved å opprettholde kjøregårder med tilfredsstillende krav til sikkerhet sett opp mot antall førerprøver som er bakgrunnen for endringene. Teoriprøvesteder vil også forbli tilnærmet uendret.

Innen skranketjenester anbefales at tjenestesteder avvikles i takt med innføring av nye digitale løsninger. Selv med høy grad av digitalisering vil det være saker eller forhold som vil kreve fysisk oppmøte. I disse tilfellene vil en måtte henvende seg til ett av de fremtidige saksbehandlersentrene.

Tilsyn og kontroll vil utøve sine oppgaver mye tilsvarende i dag. Tilsynsaktiviteten knyttet til periodisk kjøretøykontroll, tilsyn av verksteder og trafikkskoler skal skje geografisk der hvor virksomhetene ligger og vil bli løst tilsvarende som i dag.

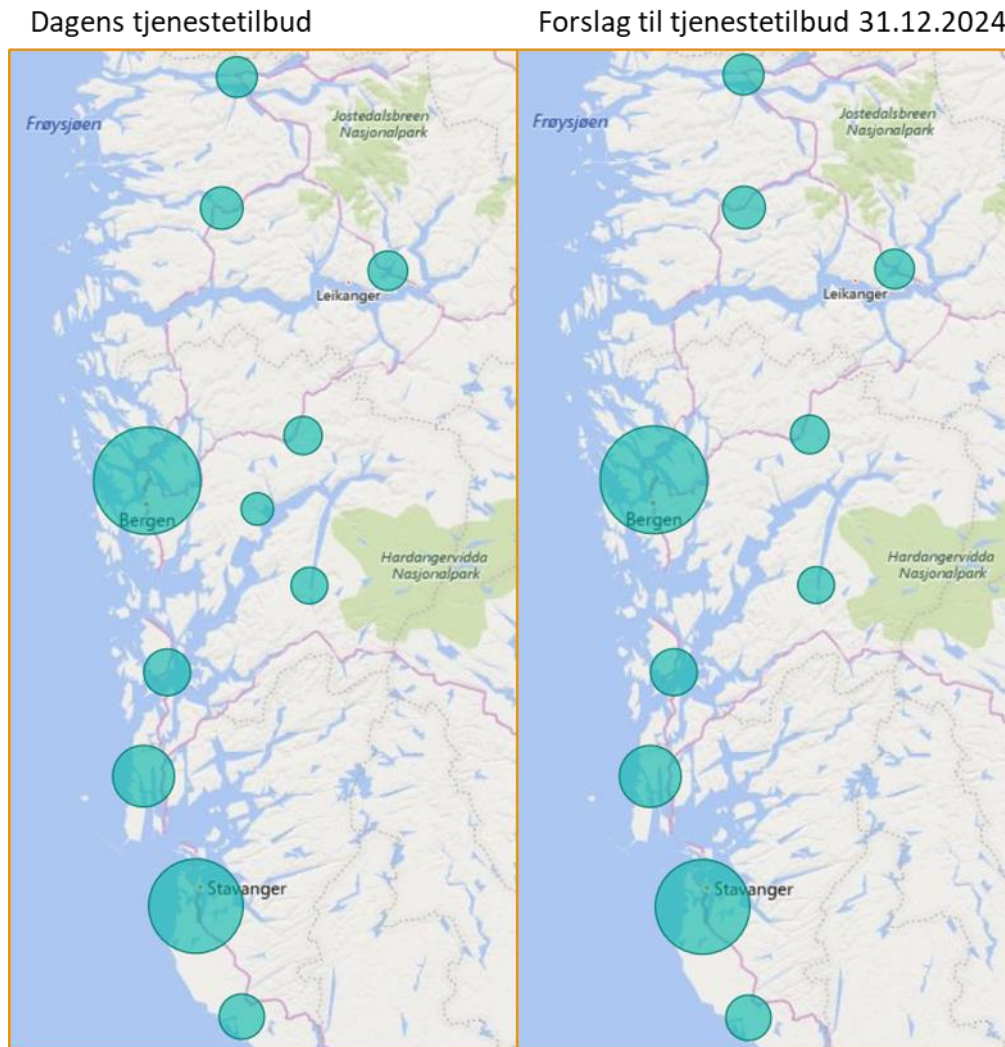
Oversikt over endringene i tjenestestruktur

Tabell 7 Dagens tjenestetilbud i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane

Sted:	Dagens									
	Fører-kort	Kjøretøy-reg.	Teori	FP MC	FP Lette	FP Tunge	Hall Lett	Hall tung	Ute-kontroll	Tilsyn
Bergen sentrum	x		x							
Bergen Åsane	x	x		x	x	x	x	x	x	x
Egersund	x	x	x		x		x			x
Førde	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Førde ny Moskog										
Haugesund	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nordfjordeid	x	x	x	x	x		x	x	x	
Norheimsund					x					
Odda	x	x	x	x	x		x		x	
Sauda	x	x	x			x				
Sogndal	x	x	x	x	x	x			x	
Stavanger	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Stord	x	x	x	x	x				x	
Voss	x	x	x	x	x	x	x		x	x
Antall totalt	12	11	11	9	11	7	8	5	9	6

Tabell 8 Forslag til ny tjenestestruktur i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane

Sted:	31.12.2024									
	Fører-kort	Kjøretøy-reg.	Teori	FP MC	FP Lette	FP Tunge	Hall Lett	Hall tung	Ute-kontroll	Tilsyn
Bergen sentrum	x		x							
Bergen Åsane		x		x	x	x	x	x	x	x
Egersund					x					
Førde	x	x	x							
Førde ny Moskog				x	x	x	x	x	x	x
Haugesund	x	x	x	x	x		x	x	x	x
Nordfjordeid			x		x					
Norheimsund										
Odda			x		x					
Sauda										
Sogndal			x		x					
Stavanger	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Stord			x		x					
Voss	x	x	x		x					
Antall totalt	5	5	9	4	10	3	4	4	4	4



Figur 3 Tjenestesteder for førerprøver klasse B i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane

3.5.4 Møre og Romsdal og Trøndelag

Møre og Romsdal og Trøndelag har i dagens tjenestestruktur 14 trafikkstasjoner, med den nordligste i Namsos og den sydligste i Ørsta. Trafikkstasjonene ligger i alt fra store byer med flere hundre tusen innbyggere til små tettsteder med 4–5000 innbyggere.

Ved utforming av forslaget til fremtidig tjenestestruktur i Region midt er det derfor flere og til dels motstridende hensyn som må tas. Dette gjelder for eksempel ønske om å opprettholde et tilstrekkelig godt tjenestetilbud, samtidig som man skal ivareta effektiviseringskravene som er blitt tillagt Statens vegvesen, og fagligheten i å ha et trafikkmiljø eller kjøregård for MC som tilfredsstillende kravene for å kunne avlegge en førerprøve.

Utviklingen de siste årene, med digitalisering av tjenester og redusert behov for oppmøte på trafikkstasjonene, har gjort at Region midt i noen grad har tilpasset tjenestetilbudene ved regionens trafikkstasjoner. Kompetansekravet til ansatte på trafikanter- og kjøretøyområde har de senere år også økt. For å opprettholde kvalitet og likebehandlingen i tjenesteytingen har det ikke vært mulig å opprettholde et komplett tjenestetilbud ved samtlige av regionens trafikkstasjoner. Dette er løst gjennom redusert åpningstid ved de fleste trafikkstasjonene og justering av tjenestetilbudet.

Møre og Romsdal og Trøndelag har gjennom flere år hatt fokus på å bygge kontrollstasjoner på strategisk viktige steder langs hovedvegnettet. Ved enkle grep kan disse omgjøres til sambrukstasjoner som i tillegg til kjøretøykontroll langs veg, også skal kunne gjennomføre forvaltningskontroll av lette og tunge kjøretøy i hall. Eksempler på dette er Bergsøya kontrollstasjon på E39 mellom Molde og Kristiansund og Verdal kontrollstasjon på E6 mellom Levanger og Steinkjer. Tanken bak dette er at regionen ved en fremtidig endring av tjenestestrukturen kan avhende flere kontrollhaller som genererer høye kostnader til leie og energiforbruk og som i dag har relativt lav bruksprosent.

Tjenestetilbud som foreslås flyttet fra en trafikkstasjon til en annen eller et servicekontor/ oppmøtested skjer i all hovedsak med bakgrunn i lav etterspørsel, men også ut fra en faglig vurdering. I de tilfeller hvor et tjenestested i regionen foreslås lagt ned eller redusert vurderes reiseavstanden til et alternativt nærliggende tjenestested å ligge innenfor det akseptable.

Gjennom økt bruk av ambulerende bemanning, vil tjenestetilbudet for mange av brukerne av trafikant- og kjøretøytjenester i Region midt samlet sett bli bedre enn hva tilfellet er med dagens tjenestestruktur.

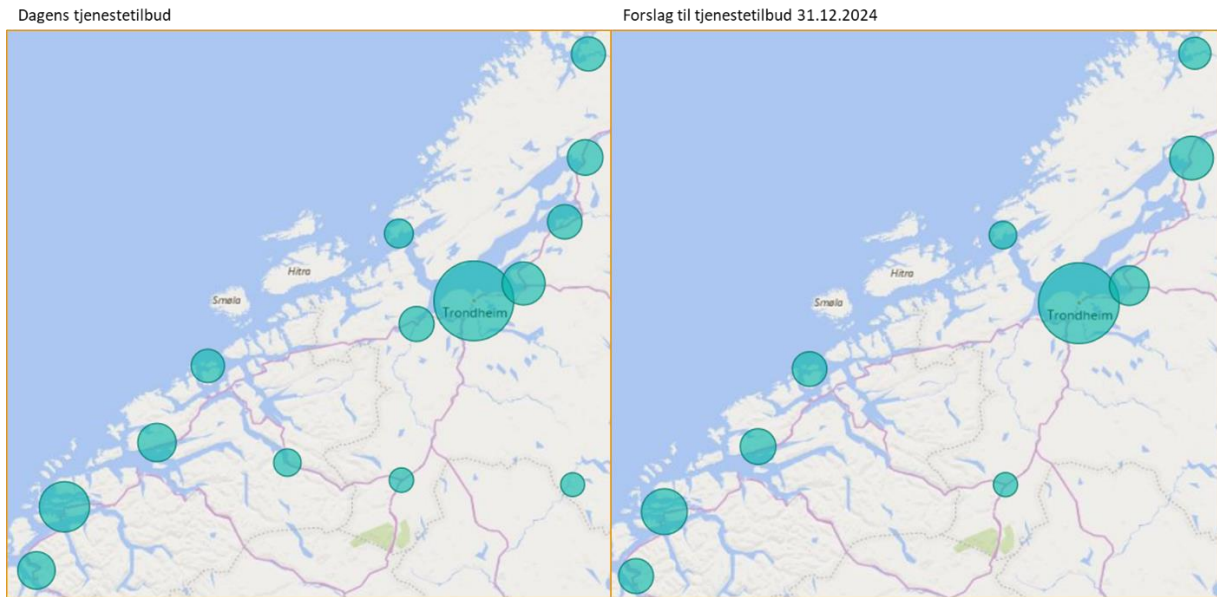
Oversikt over endringene i tjenestestruktur

Tabell 9 Dagens tjenestetilbud i Møre og Romsdal og Trøndelag

Sted:	Dagens									
	Fører-kort	Kjøretøy-reg.	Teori	FP MC	FP Lette	FP Tunge	Hall Lett	Hall tung	Ute-kontroll	Tilsyn
Ørsta/Volda	x	x	x	x	x	x	x	x		
Ålesund	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Bergsøya sambruk									x	
Molde	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Kristiansund	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Sunnalsøra	x	x	x	x	x	x				
Orkanger/Orkdal	x	x	x	x	x		x	x	x	
Brekstad	x	x	x	x	x		x	x		
Trondheim	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Stjørdal	x	x	x	x	x	x	x	x		
Verdal sambruk									x	
Steinkjer	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Levanger	x	x	x	x	x					
Namsos	x	x	x	x	x		x	x		
Røros	x	x	x		x					
Oppdal	x	x	x		x					
Vestnes (2030 ?)										
Antall totalt	14	14	14	12	14	8	10	10	8	2

Tabell 10 Forslag til ny tjenestestruktur i Møre og Romsdal og Trøndelag

Sted:	31.12.2024									
	Fører-kort	Kjøretøy-reg.	Teori	FP MC	FP Lette	FP Tunge	Hall Lett	Hall tung	Ute-kontroll	Tilsyn
Ørsta/Volda	x	x	x		x	x				
Ålesund	x	x	x	x	x		x	x	x	
Bergsøya sambruk							x	x	x	
Molde	x	x	x		x					x
Kristiansund	x	x	x	x	x	x				
Sunnalsøra										
Orkanger/Orkdal										
Brekstad	x	x	x		x					
Trondheim	x	x	x	x	x		x	x	x	x
Stjørdal	x	x	x	x	x	x				
Verdal sambruk							x	x	x	
Steinkjer	x	x	x	x	x	x				x
Levanger										
Namsos	x	x	x		x					
Røros										
Oppdal	x				x					
Vestnes (2030 ?)										
Antall totalt	10	9	9	5	10	4	4	4	4	3



Figur 4 Tjenestesteder for førerprøver klasse B i Møre og Romsdal og Trøndelag

3.5.5 Nordland, Troms og Finnmark

Med bakgrunn i digitaliseringen og økte kompetansekrav de siste årene er det gjennomført justering av tjenestetilbudene ved regionens trafikkstasjoner. Etterspørsel og tilgjengelighet for brukerne er to viktige forhold som er tatt hensyn til i denne utviklingen.

Regionen har i flere år hatt fokus på strategisk plassering av kontrollstasjoner. Målet er at kontrollstasjoner er plassert slik at de kan tjene både for kontroll av kjøretøy langs veg og kontrollhall for godkjenning av kjøretøy. Dette har også gjort det mulig å avhende kontrollhaller med høye kostnader til leie og energiforbruk. I forslaget til ny tjenestestruktur vil forvaltningskontroller i hele regionen tilbys fra «sambrukstasjoner».

Da regionen etablerte den første sambrukstasjon i 2011 ble denne bemannet slik at brukerne skulle få sluttført saksbehandlingen knyttet til forvaltningskontrollene der. De skal slippe å måtte oppsøke en trafikkstasjon i forkant eller etterkant av kontrollen.

Ut fra erfaringer som er gjort i regionen har vi også sett at det både er mulig og hensiktsmessig å flytte tilbudet om praktiske førerprøver til sambrukstasjoner som er lokalisert nær byer/tettsteder. Dette gjelder særlig førerprøver i tunge klasser og MC. Dette gir en optimal utnyttelse av kontrollstasjonene.

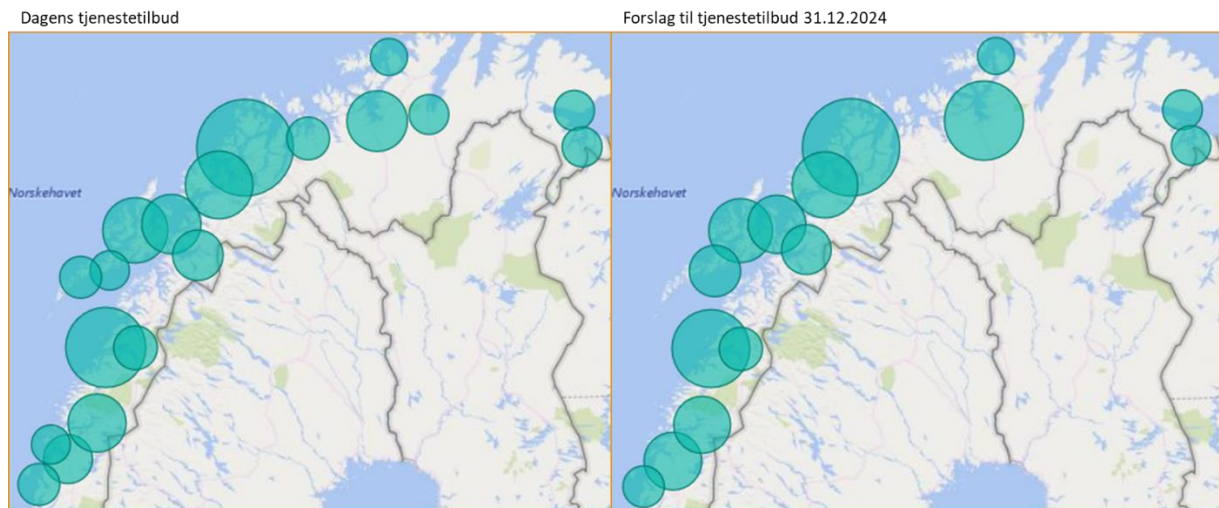
Tjenestetilbud som foreslås flyttet fra en trafikkstasjon til en annen skjer i all hovedsak med bakgrunn i lav etterspørsel etter tjenester, men i noen tilfeller også ut fra faglige vurderinger. Effektiv tjenesteyting, faglige hensyn og brukernes behov har vært vurdert der nedleggelse av lokasjoner foreslås.

Økt tilbud om ambulerende tjenesteyting vil gi mange av brukerne av trafikant- og kjøretøytjenester i Nordland, Troms og Finnmark et bedre tjenestetilbud med økt kvalitet enn hva tilfellet er med dagens tjenestestruktur. For noen vil det bli økt reisetid for enkelte tjenester.

Oversikt over endringene i tjenestestruktur

Tabell 11 Dagens tjenestetilbud og forslag til ny tjenestestruktur i Nordland, Troms og Finnmark

Sted:	Dagens									
	Fører-kort	Kjøretøy-reg.	Teori	FP MC	FP Lette	FP Tunge	Hall Lett	Hall tung	Ute-kontroll	Tilsyn
Brønnøysund	x	x	x		x		x			
Sandnessjøen	x	x	x		x					
Mosjøen	x	x	x	x	x		x		x	x
Mo	x	x	x		x		x	x	x	
Fauske	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Bodø	x	x	x	x	x	x	x	x		x
Ørnes			x							
Longyearbyen	x	x	x							
Leknes	x	x	x		x		x			
Svolvær	x	x	x		x		x	x	x	
Narvik	x	x	x		x	x	x	x	x	
Stormyra (Narvik)										
Sortland	x	x	x	x	x	x	x			x
Harstad	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Finnsnes	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Storslett	x	x	x		x	x				
Lakselv	x	x	x	x	x	x			x	
Vadsø	x	x	x	x	x		x			
Hammerfest	x	x	x		x					
Hesseng (Kirkenes)										
Kirkenes	x	x	x		x	x	x	x	x	
Tromsø	x	x	x		x					x
Tromsdalen				x		x	x	x	x	
Alta	x	x	x		x				x	x
Kvenvikmoen				x		x	x	x		
Gullesfjord							x	x		
Nordkjosbotn									x	
Antall totalt	20	20	21	10	19	11	16	11	12	8
	31.12.2024									
Sted:	Fører-kort	Kjøretøy-reg.	Teori	FP MC	FP Lette	FP Tunge	Hall Lett	Hall tung	Ute-kontroll	Tilsyn
Brønnøysund	x	x	x		x					
Sandnessjøen			x							
Mosjøen	x	x	x	x	x				x	
Mo	x	x	x		x		x	x	x	
Fauske	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Bodø	x	x	x		x					x
Ørnes*										
Longyearbyen**	x	x	x							
Leknes			x							
Svolvær	x	x	x		x		x			
Narvik			x						x	
Stormyra (Narvik)	x	x		x	x	x	x	x		
Sortland	x	x	x		x	x				x
Harstad	x	x	x	x	x				x	x
Finnsnes	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Storslett			x							
Lakselv	x	x	x							
Vadsø	x	x	x		x					
Hammerfest			x		x					
Hesseng (Kirkenes)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Kirkenes										
Tromsø	x	x	x		x					x
Tromsdalen							x	x	x	
Alta	x	x	x		x				x	x
Kvenvikmoen				x		x	x	x		
Gullesfjord							x	x		
Nordkjosbotn							x	x	x	
Antall totalt	16	16	20	6	15	6	10	9	10	5



Figur 5 Tjenestesteder for førerprøver klasse B i Nordland, Troms og Finnmark

3.6 Interessentgruppers behov

Det er kartlagt en rekke interessenter som blir direkte eller indirekte berørt av endringer i tjenestestrukturen. De viktigste interessentene er overordnede, besluttende og bevilgende myndigheter, brukere og ansatte. Men også lokalsamfunn og viktige samarbeidspartnere kan bli berørt i større eller mindre grad.

3.6.1 Besluttende og bevilgende myndigheter

Overordnede myndigheter, representert ved Samferdselsdepartementet, har satt Statens vegvesen til å forvalte regelverket innenfor trafikant- og kjøretøyområdet og levere tjenester i henhold til regelverket. Dette skal gjøres med rett kvalitet i saksbehandlingen, lik behandling av brukere og med effektiv utnyttelse av samfunnets ressurser. Det stilles krav om digitalisering av tjenestene og effektivisering av regelverksforvaltning og tjenesteyting. Det skal være et godt tjenestetilbud til brukerne i hele landet.

3.6.2 Brukere av tjenestene

På bakgrunn av forskjellige behov deles brukere i to grupper; profesjonelle og private brukere. Med *profesjonelle brukere* menes de som benytter tjenestene i yrkes- eller næringsøyemed. *Private brukere* benytter tjenester for eget, personlig behov.

Profesjonelle brukere

Profesjonelle brukere har behov for registreringstjenester og kjøretøygodkjenning. Dette gjelder for eksempel importører, bilforhandlere og verksteder for ombygging, oppbygging og reparasjon. Det er også mange profesjonelle brukere av tjenester knyttet til teoretisk og praktisk førerprøve. Førerrett på tunge klasser må fornyes hvert femte år, så denne gruppen av sjåførere benytter førerkorttjenester ofte. Profesjonelle brukere er også den største brukeren av tjenestene knyttet til transporttillatelser, fartskriverkort, bevis for ADR- og yrkessjåførkompetanse og annet.

Erfaring tilsier at de profesjonelle brukerne er mer opptatt av kvalitet, kort ventetid og åpningstid for tjenestene, enn av reiseavstand. Dersom tjenestene blir levert til rett tid, med rett kvalitet og likebehandling, er dette viktigere enn at de må bruke litt tid på å reise til tjenestestedet. En undersøkelse Kjøretøyseksjonen har gjort i forbindelse med tjenesten *hallkontroll for tunge kjøretøy* (høsten 2016), understreker dette. Profesjonelle brukere er også raske til å ta i bruk digitale tjenester når de er tilrettelagt, noe som medfører redusert tidsforbruk.

Trafikkskolene representerer ofte sine kunder (elever) når de henvender seg til Statens vegvesen. For denne gruppen er tilgjengelighet til tjenesten viktig. Det gjelder både med tanke på avstand til tjenestested og ledige timer på ønsket tidspunkt.

Private brukere

De fleste private brukere som kommer til trafikkstasjonen skal ha utført tjenester innen førerrett (teoretisk/praktisk prøve), førerkort (fornyelse, erstatning, innbytte), eierskifte/omregistrering av kjøretøy og kontroll/godkjenning av kjøretøy. Brukerne er mest opptatt av at det er god tilgjengelighet på tjenestene og at det går raskt å få gjennomført tjenesten. Hvordan tjenestene leveres, hvor og av hvem spiller mindre rolle, så lenge tjenestene leveres raskt og effektivt.

Selv om volumet på tjenestene er stort, har de fleste private brukere sjelden behov for dem. De som benytter tjenestene oftest er førere med utvidet førerrett som må fornyes hvert femte år, og førere over 80 år som må fornye førerrett med 1–3 års mellomrom. I tillegg er det innført 15 års administrativ gyldighet på førerkort, som betyr at med 15 års mellomrom må førerkortet samt bilde og signatur, skiftes ut.

Etter at Statens vegvesen sluttet å tilby EU-kontroll, er det færre i denne brukergruppen som skal ha godkjent kjøretøy. Det gjennomføres fremdeles en del godkjenningskontroller for private brukere. Da gjerne ved bruktimport, ombygging eller oppbygging av kjøretøy eller etterkontroll av utbedrede mangler. De fleste bileiere har imidlertid aldri behov for å møte på Statens vegvesens tjenestested, verken for godkjennings- eller registreringstjenester. Dette gjøres hos bilforhandler/verksted eller ved bruk av selvbetjeningsløsning.

3.6.3 Ansatte

Endringer i tjenestestrukturen på TK-området berører ikke minst de som jobber med å levere tjenestene. Når det foreslås endringer i *hvilke tjenester som leveres hvor* samtidig som volumet av tjenestehandlinger går ned, vil det medføre endringer i arbeidssituasjonen for mange av de ansatte. Det utfordrer deres behov for trygghet og forutsigbarhet i arbeidsforholdet.

3.6.4 Samarbeidsparter

Det er i dag utstrakt samarbeid med andre etater som politiet, Skatteetaten, Tolletaten, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, Mattilsynet, Luftfartstilsynet, fylkesmannen ved fylkeslegen m.fl. Våre samarbeidsparter har behov for å vite hvordan samarbeidet skal foregå og med hvem. Dersom tjenester for eksempel flyttes fysisk fra et sted til et annet, kan det tenkes at samarbeidet må reetableres.

3.6.5 Lokalsamfunn/kommuner

Lokalsamfunn er interessert i lokale arbeidsplasser og gode offentlige tjenestetilbud. Når det foreslås å flytte tjenester fra et sted, vil det innebære reduksjon av lokale arbeidsplasser og lengre reisevei for innbyggerne som har behov for å møte opp på ett av våre tjenestesteder.

4 Overføring av oppgaver til private

Statens vegvesens vurderer løpende om det er oppgaver som det kan være tjenlig å legge ut til private. Staten er nå inne i en stor omstillingsperiode som medfører ressursmessige utfordringer slik at kapasiteten nå vil måtte bli prioritert til oppgaver som tilhører kjernevirksomheten.

I dag kjøper Statens vegvesen følgende oppgaver innenfor trafikant- og kjøretøyområdet:

- Systemutvikling
- Produksjon av førerkort, fartskriverkort, yrkessjåførbevis og vognkort
- Digitalt sertifikat til fartskriverkort
- Kjennemerkeproduksjon
- Forsikring på dagsprøvekjennemerker

Totalt utgjør dette kjøp av eksterne tjenester for i overkant av 50 millioner kroner hvert år. I tillegg er det ekstern distributør av data fra motorvognregisteret, og Trafikant- og kjøretøystudiet (TKS) er avhengig av kjøp av tjenester fra universiteter for ca. 10 mill. kroner årlig. (TKS er en helhetlig utdanning innenfor alle fagområdene på TK: sensor, tilsyn, utekontroll, kjøretøy/hallkontroll og merkantilt.)

Statens vegvesen har etter departementets bestilling vurdert 6 nye oppgaver for privatisering. Informasjonsmøter om føreropplæring og mengdetrening og kurset Bilfører 65+ kan legges til godkjente trafikkskoler. Opprettelse av en «teknisk instans» for kjøretøygodkjenning kan etableres hvis det er interesse i markedet, mens en utskilling av all kjøretøygodkjenning fra Statens vegvesen ikke vurderes som hensiktsmessig nå. Brukerstøtte for selvbetjenings- og bransjeløsninger er vurdert til ikke å være egnet for privatisering, og teori- og praktiske førerprøver er komplekst og arbeidskrevende å utrede i denne fasen hvor det skjer omfattende organisatoriske endringer.

EU-regelverk for godkjenning av kjøretøy og gjennomføring av praktiske førerprøver legger visse begrensninger på hvem som kan utføre disse oppgavene. Sensorvirksomheten som skal være uavhengig av trafikkskole-bransjen, og godkjenning av kjøretøy må, dersom den ikke utføres av offentlig myndighet, utføres av såkalt «teknisk instans».

Avhengig av oppgaven er det store variasjoner i hvor omfattende prosessene ved eventuell privatisering vil være.

En detaljert beskrivelse av disse oppgavene og vurdering av hvordan de eventuelt kan overføres til private aktører, finnes i vedlegg 3.

4.1 Oppgaver ved overføring av tjenester til private

Å tilby kurset Bilfører 65+ og gjennomføre informasjonsmøter om føreropplæring og mengdetrening er tjenester som skal bidra til økt trafikksikkerhet, og er ikke lovpålagte tjenester. De skiller seg derfor fra de andre aktuelle tjenestene ved at det ikke er krav om endringer i regelverk og det utøves heller ikke myndighet i gjennomføring av tjenestene. De er derfor enklere å overføre til private enn andre tjenester.

I det følgende beskrives noen forhold som må ivaretas ved kjøp fra private aktører av tjenester som medfører myndighetsutøvelse.

4.1.1 Lov- og forskriftsendringer

Overføring av hele eller deler av en tjeneste som innebærer myndighetsutøvelse, krever endringer i lover og forskrifter som vegtrafikkloven, førerkortforskriften, trafikkopplæringsforskriften, utrykningsforskriften, sensorforskriften mm. Slike endringer vil gjøres bare en gang, men vil i en periode kreve ressurser i Statens vegvesen så vel som i Samferdselsdepartementet.

4.1.2 Konkurransetsetting og avtale

Dersom en tjeneste skal overføres til private aktører må Statens vegvesen gjennomføre regelmessige anskaffelsesprosesser med utarbeidelse av detaljerte kravspesifikasjoner som sikrer nødvendig kontroll av myndighetsoppgavene samt oppfølging av kontrakt. Videre vil det være nødvendig med tilpasning av ulike datasystemer og etablering av sikker data-kommunikasjon til den private aktørens lokasjoner. En ordning med offentlig tjenestekjøp krever ressurser fra Statens vegvesen. Dersom flere private aktører dekker tilbudet vil ressursbehovet bli større.

Privat aktør kan opphøre

Ved en eventuell konkurs hos en privat tilbyder, vil tjenesten mest sannsynlig måtte videreføres ved at Statens vegvesen må tilføre midler for å opprettholde tjenesten. Tjenester som godkjenning av kjøretøy og teoretiske og praktiske førerprøver er samfunnsoppgaver som dersom de er nede, selv i et kort tidsrom, vil føre til omfattende problemer.

4.1.3 Økt behov for tilsyn ved privatisering av oppgaver

Når oppgaver settes ut til private aktører må det føres tilsyn med virksomheten. Statens vegvesen fører allerede i dag tilsyn med at virksomheter etterlever de vilkårene som gjelder innenfor ulike områder og på ulike grunnlag. For noen av virksomhetene er det også etablert et system for godkjenning. Formålet med tilsyn er først og fremst å bidra til trafikksikkerhet, men også sikre like konkurransevilkår, hindre svindel, sikre forbrukerrettigheter og bidra til nullutslippssamfunnet.

Statens vegvesens myndighetsutøvelse blir kontrollert gjennom vår egen internrevisjon, og Staten vegvesen er, i motsetning til private, også underlagt Riksrevisjonen. Internrevisjonen undersøker hvordan oppgavene utføres og er faglig uavhengig og objektiv. Når myndighetsutøvelse overlates til private aktører gjennom hjemmel i lov, kreves det at det føres tilsyn med virksomheten.

Privatisering av enkeltgodkjenning av kjøretøy, fastsettelse og kontroll av ID, avgjørelser knyttet til førerprøve og førerrett, vil betinge at det etableres en offentlig godkjennings- og tilsynsordning for å ivareta myndighetsutøvelsen som en slik privatisering vil innebære. Det vil også gjelde dersom en privat aktør skal fatte avvisningsvedtak på grunn av manglende dokumentasjon av ID, forsøk på juks eller andre årsaker.

Bruk av private til å forberede vedtak truffet av offentlig myndighet vil også kreve et offentlig godkjennings- og tilsynsapparat. Dette gjelder selv om det bare er saksforberedelsen som privatiseres.

Det er vanskelig å si noe konkret om hva som kreves av ressurser til tilsyn med de områdene som er nevnt over. Det vil bl.a. måtte avhenge av hvordan de eventuelle private enhetene organiseres funksjonelt og geografisk. Videre hvordan det nærmere grensesnittet mellom hva som skal ivaretas av offentlig myndighet og hva som skal håndteres i de private enhetene avgrenses.

4.2 Mulige konsekvenser for tjenestestruktur

Dersom tjenester/myndighetshandlinger helt eller delvis skal overføres til private aktører vil det få vesentlig betydning for både tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur i Statens vegvesen. Tjenestestrukturen for TK-området *med* kontroll av kjøretøy og praktisk førerprøve vil for eksempel bli vesentlig forskjellig fra en tjenestestruktur der ansvaret for disse tjenestene helt eller delvis er overført til privat(e) aktør(er). Behovet for desentrale tjenestesteder kan bli betydelig redusert. Det er tre av de seks vurderte oppgavene som vil få vesentlig betydning for tjenestestruktur dersom de overføres til private aktører. Det gjelder godkjenne og kontrollere kjøretøy, gjennomføre teoretisk førerprøve og gjennomføre praktisk førerprøve.

4.2.1 Konsekvenser ved overføring av godkjenning og kontroll av kjøretøy

Den foreslåtte tjenestestrukturen legger opp til optimal utnyttelse av kontrollhaller ved å etablere sambrukstasjoner. Det vil si at kontrollhallene brukes både til utekontroll og til godkjenning og kontroll av kjøretøy. Slik sambruk bidrar til at det er økonomisk forsvarlig med en god utbredelse av kontrollhaller til utekontrollen. I tillegg vil vi fortsatt ha trafikkstasjoner med kontrollhaller der det er behov for det.

Ved en eventuell etablering av teknisk instans for godkjenning av kjøretøy, vil sambruk av kontrollhaller mellom godkjenning av kjøretøy og utekontrollen falle bort. Det betyr at det kan bli vanskeligere å finansiere utbyggingen av kontrollhaller og potensielt færre utekontrollplasser der man kan utføre alle typer kontroller. Det må forventes en viss duplisering av hallkapasitet når to virksomheter skal ha haller til to forskjellige formål.

Tjenestesteder som leverer hele tjenestespekteret i dag, men ikke er utekontrollstasjon, vil ved innføring av teknisk instans, ha en eller flere kontrollhaller som ikke lenger er i bruk. Det må da finnes nye lokaler som er tilpasset den reduserte virksomheten. En slik flytting av tjenester kan påvirke tjenestestruktur.

4.2.2 Konsekvenser ved overføring av teoretiske førerprøver

Det er som oftest merkantilt personale som står for gjennomføring av teoriprøver. Det er de samme som betjener skranketjenestene for førerkort og kjøretøyregistrering. Dersom teoriprøvene overføres til private aktører vil aktiviteten på disse tjenestestedene synke betydelig (nesten 200 000 teoriprøver gjennomføres årlig). En slik reduksjon vil medføre økte utfordringer med å drive resten av de merkantile tjenestene rasjonelt og effektivt. Det

kan bli utfordrende å opprettholde tjenestesteder som allerede i dag har lavt oppmøte. Andre steder kan krav om effektivitet og utnyttelse av ressursene (personell og lokaler) medføre reduserte åpningstider. En slik utvikling vil kunne få konsekvenser for tilbudet til brukerne.

Gjennomføring av teoretiske førerprøver har knytninger til ID-fastsettelse. Første gang man møter til teoriprøve knyttes personnummer til bilde og signatur, og dette benyttes siden ved ID-kontroll og til produksjon av førerkort når man har kommet så langt. Dersom teoriprøver overføres til andre aktører kan det medføre ekstra oppmøte for brukerne (for ID-fastsettelse), eller at denne tjenesten også overføres til andre.

4.2.3 Konsekvenser ved overføring av praktiske førerprøver

Gjennomføring av praktiske førerprøver har behov for kontor-/oppmøtelokaler for sensorene, venteareal for trafikkskolelærere og et rom for gjennomføring av tilrettelagte teoriprøver (disse gjennomføres av sensor). Dersom vi forutsetter at det er etablert selvbetjeningsløsninger for betaling av førerprøve på nett og sensor får all nødvendig informasjon i sitt støttesystem, vil behovet for å møte i skranke før eller etter prøven bli borte. Da vil førerprøvevirksomheten være nesten uavhengig av annen tjenestestruktur. Det betyr at overføring av praktiske førerprøver til privat aktør ikke vil ha stor betydning for framtidig tjenestestruktur.

Overføring av praktiske førerprøver til privat aktør vil imidlertid få konsekvenser for kvalitet på andre oppgaver og effektiv ressursutnyttelse. Sensorene har en unik kompetanse om sjåførs oppførsel i trafikken og trafikksikkerhet. Ved en overføring vil de ikke kunne bidra på samme måte i etatens regelverksutvikling og TS-arbeid.

Antall førerprøver er størst i sommerhalvåret. For å unngå lange køer om sommeren er kapasiteten tilpasset slik at noen av sensorene kan bidra med andre oppgaver i vinterhalvåret. Dette må erstattes dersom sensorvirksomheten overføres til andre.

4.2.4 Konsekvenser ved overføring av flere oppmøtetjenester

Ved en overføring av flere oppmøtetjenester, for eksempel både godkjenning av kjøretøy og praktiske førerprøver, vil behovet for at Statens vegvesen har tjenestetilbud over hele landet være borte. Da må man finne andre måter å gjennomføre teoriprøver og tilby skranke-tjenester på (for de som ikke kan eller ikke vil benytte digitale tjenester), og det må finnes nye løsninger for å sikre befolkningen i alle deler av landet god tilgang til statlige tjenester.

5 Økonomiske konsekvenser

Gjennom arbeidet i forbindelse med denne rapporten, er det de økonomiske konsekvensene for Statens vegvesen som er beregnet. Trafikant- og kjøretøyområdet har tre vesentlige kostnadselementer; personellkostnader, husleie og IKT. Tjenesteleveransemodell og –struktur påvirker de to første elementene, men i mindre grad kostnader knyttet til IKT. Investering i IKT er heller en forutsetning for å kunne endre tjenestestruktur. Kostnader til IKT er derfor ikke med i estimatene. Estimater for effektiviseringsgevinster i Statens vegvesen presenteres i kapittel 5.1 *Estimert effektiviseringsgevinst*.

For brukerne er det store gevinster ved bruk av digitale tjenester. Selvbetjeningsløsninger gjør at man slipper oppmøte og sparer tid og reisekostnader. Forslaget til endringer vil imidlertid for noen brukere medføre økning i reisetid og –veg. Det er gjort beregninger av endringer i gjennomsnittlig reisetid og –avstand for brukerne.

Tidligere (2017) har Statens vegvesen gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse av 5 alternative tjenestestrukturer. Selv om ingen av alternativene er lik den tjenestestrukturen som nå foreslås, er det mulig å trekke ut relevante poenger fra den analysen som den gang ble gjennomført. Gevinsten av innspart reising på grunn av selvbetjeningsløsninger er lagt inn i denne analysen.

5.1 Estimert effektiviseringsgevinst

Effektiviseringsgevinst er estimert for å begrunne at foreslått tjenesteleveransemodell og –struktur vil gi en effektiviseringsgevinst som er innenfor rammen av effektiviseringskravet. Dette kravet er tidligere oppgitt til å være mellom 250 og 350 mill. kroner.

Detaljert beskrivelse av forutsetningene for estimering av gevinster er gitt i *vedlegg 2 Forutsetninger for gevinsterberegning*. De viktigste forutsetningene er

- Datagrunnlaget er tall fra 2017. Det forventes en økning antall tjenestehandlinger i tråd med befolkningsvekst, men det forventes at denne økningen kan håndteres gjennom ytterligere effektivisering.
- Plan for digitalisering følges.
- Selvbetjeningsgrad for nye selvbetjeningsløsninger utvikler seg i tråd med de anslag som ligger til grunn.
- Omstillingskostnader inngår ikke i beregningene. Man har valgt å konsentrere gevinsterberegningen om årlige driftskostnader. Det er en konstant gevinst som antas å vedvare også etter at omstillingskostnader er tatt.

Under disse forutsetningene, er beregnet gevinst i størrelsesorden 275 mill. kroner. Av dette utgjør reduksjon i personellkostnader en gevinst på ca. 262 mill. kroner. Estimert gevinst knyttet til redusert husleie utgjør kun 13,6 mill. kroner. Det er dessuten større usikkerhet knyttet til reduksjon i husleie enn reduksjon i personellkostnader. Det er blant annet fordi man foreløpig ikke har sett potensialet i samlokalisering med andre deler av Statens vegvesen og at det er vanskelig å forutse hva slags lokaler som er tilgjengelig der man ønsker å etablere tjenester.

Personell

Den største reduksjonen i personellkostnader relateres til reduksjon i antall skranke-henvendelser på grunn av digitalisering av tjenestene. Det antas at bemanningen innenfor denne ansattgruppen kan reduseres fra 424 i 2017 til 151 ved utgangen av 2024. Dette potensialet lar seg imidlertid ikke utløse fullt ut uten at forslag til tjenestestruktur blir implementert og at planlagt digitalisering er gjennomført. Med eksisterende digitaliseringsplan, har man ved utgangen av 2024 fremdeles ikke oppnådd full effekt av digitaliseringen. Ytterligere endringer i tjenestestruktur etter 2024 kan bidra til å redusere behovet for skranketjenester ytterligere.

Det er også lagt inn effektiviseringsgevinst på andre fagområder. Det antas at det også er mulig å effektivisere både sensorvirksomhet og kjøretøygodkjenning noe uten at det går ut over kvaliteten på tjenestene. Det er også forventet at det i ny organisasjon som skal være på plass fra 1. januar 2020, vil være redusert behov for ledere innenfor TK-området.

Husleie

Forslaget til ny tjenestestruktur innebærer reduksjon i behov for lokaler. Det er imidlertid ikke gitt at det vil gi tilsvarende reduksjon i husleie. Våre eksisterende lokaler og husleiekontrakter er mange steder svært prisgunstig. Noe av årsaken til det er at mange av lokalene som benyttes på TK-området bærer preg av alder og til dels manglende vedlikehold. En overgang til mer hensiktsmessige lokaler kan på kort sikt bety høyere husleie, selv om arealet er mindre. Gevinstestimatene for husleie er derfor lave, og det er stor usikkerhet knyttet til dem.

I forbindelse med denne rapporten er det bare beregnet endringer i husleiekostnader fram til utgangen av 2024. Da er ikke oppussings- eller rehabiliteringsbehov for eldre bygningsmasse tatt i betraktning. Ser man dette i et lengre perspektiv og tar oppussing og rehabilitering av eldre lokaler med lav husleie inn i beregningene, jevner husleiekostnadene for nye og eldre lokaler seg ut. Tar man utgangspunkt i at et leieforhold varer i 20 år, og at det som regel er behov for rehabilitering eller ombygging i løpet av en slik periode, har tidligere beregninger vist større reduksjon i husleiekostnader som følge av endringer i tjenestestruktur.

IKT

Som nevnt er IKT-kostnader ikke med i estimering av gevinst. Den pågående digitaliseringen av tjenester og arbeidsprosesser vil medføre en økning i IKT-kostnader. Det vil kreve investeringer i nye løsninger og systemer og det igjen vil øke drifts-, vedlikehold og utviklingskostnader innenfor IKT.

5.2 Ytterligere effektivisering

Ny tjenestestruktur og digitalisering er ikke de eneste virkemidlene man har for effektivisering. Også i perioden som kommer vil det jobbes med områder som

- forbedring av arbeidsprosesser
- forenkling av regelverk
- bedre utnyttelse av ressursene

Det antas derfor at det vil være mulig å hente ut ytterligere gevinster i årene som kommer, både i perioden fram til utgangen av 2024 og i årene etter. Det er ikke gjort forsøk på å estimere dette.

5.3 Konsekvenser for brukerne

De mest brukte tjenestene Statens vegvesen leverer er kjøretøyregistreringstjenester (levere salgsmelding og omregistrere kjøretøy) og førerkorttjenester (inkl. andre rettighetsbevis som ADR og yrksessjåførbevis). Flere av disse tjenestene er allerede digitalisert og digitalisering av tjenester skal videreføres. Det innebærer at ved utgangen av 2024 vil de fleste av disse tjenestene være digitalisert og brukerne slipper å møte på en trafikkstasjon. Med en selvbetjeningsgrad på 90 % betyr det at 1,6 millioner tjenestehandlinger som tidligere ble håndtert i skranken på trafikkstasjonene utføres digitalt. For brukerne av disse tjenestene betyr utviklingen en vesentlig bedring av tilgjengeligheten og redusert tidsbruk. Det er en viktig forutsetning for de endringene som foreslås.

For de tjenestene som krever oppmøte vil forslaget til tjenestestruktur for noen brukere innebære en økning i reisetid og –avstand. For det store flertallet av brukerne er økningen av mindre betydning, men enkelte steder gir forslaget negative utslag. Det er som regel på steder der tjenestetilbudet er redusert eller fjernet på grunn av lav etterspørsel eller der faglige krav gjør et sted uegnet for praktiske førerprøve.

For å vurdere konsekvensene av forslaget til endringer i tjenestestruktur har Statens vegvesen utført beregninger av *gjennomsnittlig* reiseavstand og –tid for hvert tjenestested. Beregningene er gjort fra to punkter i hver kommune til nærmeste tjenestested for de enkelte tjenester. Der hvor forskjellen i avstand til to tjenesteder er under 20 %, fordeles reisene mellom disse stedene. Volum for de forskjellige tjenestene er hensyntatt. Reduksjonen i oppmøter på grunn av selvbetjeningsløsninger er med i beregningene.

Beregningene viser for eksempel at gjennomsnittlig reiseavstand én vei for hvert tjenestestedsted på Østlandet, varierer mellom 6 km og 40 km. Gjennomsnitt for hele regionen er 24 km. Reiseavstandene kan for enkelte grupper være lengre, særlig i tynt befolkede områder. Resultatet for hele landet er vist i tabellen under.

	Gjennomsnitt reiseavstand 1.1.2025 (km)			Gjennomsnitt reisetid 1.1.2025 (minutter)		
	Totalt	Kortest	Lengst	Totalt	Kortest	Lengst
Østlandet	24	6	40	24	14	80
Sørlandet	34	16	55	32	15	54
Vestlandet	35	14	73	40	19	76
Midt-Norge	42	16	66	46	16	72
Nord-Norge	99	13	147	103	15	137
	47	13	76	49	16	84

Enkelte grupper får betydelig reiseavstand til enkelte tjenester med foreslått tjenestestruktur, men beregningene viser at det gjelder en forholdsvis liten del av befolkningen.

En samfunnsøkonomisk analyse av endringene i reiseavstander som Statens vegvesen gjennomførte i 2017, antyder at den tjenestestrukturen som foreslås kommer positivt ut. De tjenestestrukturene som lå til grunn for beregningene den gangen skiller seg noe fra det forslaget som legges fram nå, men ikke mer enn at konklusjonen blir den samme.

Vedlegg 1 – De viktigste forskriftene og oppgavene

De viktigste forskriftene som gjelder for trafikant- og kjøretøyområdet er listet opp under.

Trafikant:

- Førerkortforskriften (forskrift om førerkort m.m.)
- Trafikkopplæringsforskriften (forskrift om trafikkopplæring og førerprøve)
- Forskrift om legers melding om at innehaveren av flysertifikat eller førerkort ikke fyller helsemessige krav.
- Utrykningsforskriften (forskrift om krav til opplæring, prøve og kompetanse for utrykningskjøretøy)
- Forskrift om prikkbelastning
- Forskrift om tap av retten til å føre motorvogn mv (tapsforskriften)
- Yrkessjåførforskriften (forskrift om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører)

Kjøretøy:

- Forskrift om bruk av kjøretøy kap. 2
- Kjøretøyforskriften
- Forskrift om krav til kjøretøy
- Forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy
- Forskrift om bruk av utenlandsk motorvogn i riket og om særskilt registrering av motorvogn for midlertidig bruk
- Forskrift om godkjenning og registrering av utrykningskjøretøy
- Forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg
- Forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS
- Bilansvarslova
- Forskrift om trafikktrygd
- Lov om avgifter vedrørende motorkjøretøyer og båter
- Forskrift om avgiftsfri innførsel og midlertidig bruk av utenlandsregistrert motorvogn i Norge
- Forskrift om engangsavgift på motorvogner
- Forskrift om endring av motorvogners avgiftsmessige status
- Forskrift om omregistreringsavgift
- Forskrift om vektårsavgift
- Forskrift om årsavgift
- Stortingsvedtak om særavgifter til statskassen
- Forskrift om gjenvinning og behandling av avfall (avfallsforskriften). Kap. 4 Kasserte kjøretøy

De viktigste oppgavene for TK kan sammenfattes i følgende punkter:

- Bidra til bedre trafiksikkerhet (regelverk og rammebetingelser, godkjenning og teknisk kontroll av kjøretøy i hall, kontroll langs veg, tilsyn med virksomheter, føreropplæring og førerprøver, kampanjer og informasjonstiltak)

- Bidra til like konkurranseforhold i transportnæringen, verksteds- og kjøreskolebransjen og at regelverk overholdes (kontroll, tilsyn)
- Registeransvar for kjøretøybestanden og førerkortinnehavere
- Utstedelse og administrasjon av vognkort og førerkort
- Kjennemerkeadministrasjon
- Miljø knyttet til kjøretøy (avgass, støy, drivstoff)
- Motvirke bilkriminalitet (registreringskontroll, identitetskontroll)
- Riktig klassifisering som grunnlag for avgiftsberegning av kjøretøy
- Bevare vegkapital (vektkontroller)
- Utvikle regelverket
- Utvikle rutiner, systemer og retningslinjer
- Ivareta internasjonalt samarbeid på TK-området
- FOU-virksomhet

Vedlegg 2 – Forutsetninger for gevinstberegning

1 Kilder og definisjon av data

Datagrunnlaget er tall fra 2017. Det er forventet lik produksjon i årene fremover, bortsett fra på de tjenestene som tas over av selvbetjeningsløsninger. For rettighetsbevissaker og kjøretøyregistreringer er det estimert et nedtrekk, metoden for dette er beskrevet under.

Type data	Kilder	Rapport nr/ navn	Spesifisering av data
Førerkorshandlinger/rettighetsbevis	Autosys/Innsikt	År, Tr.stasjon	Alle data (inkl raden "tom")
Teoriprøver	Autosys/Innsikt	R041	Alle data fra rapport. Teoriprøver vi avviker for andre etater er ikke med. Gjelder løyver, droner- og småflyprøver. Prøver for trafikkflygere og arbeidsvarsling kommer trolig fra 2019.
Førerprøver, lette kjøretøy	Autosys/Innsikt	R041	Alle data, inkl handlinger fra oppmøtested
Førerprøver, traktor	Autosys/Innsikt	R041	Alle data. Er ikke med i områdegjennomgangen
Førerprøver, utrykning	Autosys/Innsikt	R041	Alle data. Er ikke med i områdegjennomgangen
Førerprøver, mc	Autosys/Innsikt	R041	Alle data
Førerprøver, tunge kjøretøy	Autosys/Innsikt	R041	Alle data
Registreringshandlinger	Autosys		Samstemmer med områdegjennomgangen.
Myndighetskontroll, lette kjøretøy	Timeplan		Sum handlinger, dvs <u>ikke</u> inkl "Ikke møtt". Områdegjennomgangen viser inkl "ikke møtt".
Myndighetskontroll, tunge kjøretøy	Timeplan		Sum handlinger, dvs <u>ikke</u> inkl "Ikke møtt". Områdegjennomgangen viser inkl "ikke møtt".
Antall ansatte	HR Innsikt		Data hentet ut av Vegdirektoratet

Estimering av nedtrekk på rettighetsbevis og kjøretøyregistreringer

Rettighetsbevissaker

Når det gjelder rettighetsbevissaker har vi benyttet følgende handlinger i beregningen av gevinst:

- Tap av førerkort/midlertidige kjøretillatelse
- Fornyelse av førerkort (avh. av elektronisk helseattest)

Antall handlinger som det ikke er beregnet gevinst på er her 238 500, disse er med alle år. Dette gir en slik utvikling på rettighetsbevissakene:

2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
519 000	511 375	506 800	502 225	435 150	394 600	354 050	316 550	291 550

Dette gir et nedtrekk på rettighetsbevissaker som følger:

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
% ned:	1,5 %	2,4 %	3,2 %	16,2 %	24 %	31,8 %	39 %	43,8 %

Kjøretøyregistreringer

Når det gjelder kjøretøyregistreringer har vi benyttet følgende handlinger i beregningen av gevinst:

- Tap av vognkort/midlertidig vognkort
- Eierskifte/salgsmelding
- Omregistrering
- Tap av kjennemerke
- Av- og påregistrering

Antall handlinger som vi ikke beregnet gevinst på er førstegangs registrering (36 534), disse er med alle år.

2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1 317 318	1 248 554	951 805	727 909	602 600	553 962	506 166	459 678	432 794

Dette gir et nedtrekk på kjøretøyregistreringer som følger:

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
% ned:	5 %	28 %	45 %	54 %	58 %	62 %	65 %	67 %

NB! I 2018 er vi her allerede inne i det 4 året etter innføring på eierskifte/salgsmelding (55% ned fra lanseringsåret) 2017 tallet var her 569 370 noe som kalkulert gir 1 423 425 handlinger i lanseringsåret 2015. Vi regnet tilbake med 2017 tall til lanseringsåret for deretter å beregne nedtrekk fremover i tid.

Estimert nedtrekk på merkantile ansatte – teoretisk

Når det gjelder vår beregning av teoretisk antall ansatte på merkantil har vi benyttet antall handlinger (rettighetsbevissaker og kjøretøyregistreringer) på lokasjon i 2017 og delt på antall merkantile ansatte i samme år. Vi får da et forhåndstall som vi mener tar høyde for alle oppgaver som merkantil utfører. Den vil også inkludere tiden som den merkantile venter på kunder, uten alternativt arbeid.

Dette forhåndstallet benytter vi utover alle resterende år (2018–2025), opp imot teoretisk nedtrekk i handlinger.

Modellen vil altså vise den teoretiske beregningen av antall ansatte på merkantil pr år, som følge av VD sin teoretiske gevinst av selvbetjening.

Beregning av gevinstrealisering

Totale kostnader

Totale kostnader er beregnet slik:

Husleie + Driftskostnader + Leiekostnader Hall + Leiekostnader MC + Personellkostnader

Leieinntekter er ikke tatt med som en inntekt til TK.

Vi gjør oppmerksom på at de totale kostnadene som fremkommer i denne beregningsmodellen ikke er de totale kostnadene for TK. Det er kun tatt med kostnader til personell og lokale. TK har en rekke andre kostnader som ikke vises i vår modell, men som vi antar er konstante uavhengig av nedbemanning og nedleggelse av lokasjoner.

Personell kostnader

Personell kostnader er beregnet slik:

(Ansatte Trafikant + Ansatte Utekontroll + Ansatte Kjøretøy + Ansatte Merkantil + Ansatte Tilsyn og godkjenning + Ansatte Stab + Ansatte TK-tjenester + Ansatte ledere nivå 2 + Ansatte ledere nivå 3 + Ansatte ledere nivå 4 + Ansatte Vegdirektoratet) * 865 000

Nøkkeltall til en ansatt i 2017:

Lønn per ansatt	750
IKT kostnad per ansatt	50
Reisekostnad per ansatt	50
Rekvisita, mobil og øvrig	15

Det er som nevnt over benyttet nøkkeltall i modellen. Nøkkeltallene er utarbeidet av Statens vegvesen til bruk i beregning av kostnader og effektivisering. Disse ligger på Statens vegvesens intranett. Nøkkeltall er basert på gjennomsnittsberegninger og grunnlag for personellkostnadene (2017) samsvarer av den grunn ikke 100 % med det faktiske regnskap.

Kostnader ved avvikling

Regionene har etablert sitt scenario 1 av hvilke steder som er ønsket videreført som i dag, hvilke som blir endret og hvilke som blir avviklet. Ut fra dette har gruppen etablert en modell for dette scenarioet. Dersom det vil være behov for ytterligere nedtrekk på kostnader, må det utarbeides et scenario 2.

Husleie servicekontor

Det er lagt til grunn husleiesatsene som var utarbeidet i områdegjennomgangen, husleien inkluderer ikke parkering. Derfor er det lagt inn satsene for parkering som er 25 000 for lite servicekontor, 50 000 for middels servicekontor og 100 000 for stort servicekontor.

Omstillingskostnader

De stedene som det bygges nye lokaler vil gi omstillingskostnader. Disse kostnadene er ikke lagt inn i modellen og må forklares i rapporten på annen måte.

Husleie

Ved de lokasjonene der TK er samlokalisert med andre, vil husleien til TK øke dersom andre avdelinger flytter ut av bygget. Byggets husleie vil altså være den samme, men det er færre å dele husleiekostnaden på. Dette er informasjon vi ikke sitter på i dag og er ikke hensyntatt i modellen.

Vi har også lokasjoner der det flyttes ansatte fra en nedlagt lokasjon. Husleien i vår modell er ikke økt på tilflyttingsstedet. Men det kan være at lokasjoner må tilpasses/bygges ut for å få flere kontorplasser, noe som vil medføre økning i husleie for TK. Da heller ikke dette er informasjon vi sitter på i dag er det ikke hensyntatt i modellen.

Antall ansatte

I beregningen er det brukt antall årsverk, ikke antall ansatte.

Vedlegg 3 – Overføring av oppgaver til private

Vurdering av tjenester som kan privatiseres innenfor trafikant- og kjøretøyområdet

Vedlegg 3 til Rapport:

Ny tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur på TK området

Vegdirektoratet
20. mai 2019

Innhold

1. Vurdering av tjenester som kan privatiseres	54
1.1 Dagens kjøp av tjenester	54
1.2 Vurdering av nye oppgaver	54
1.2.1 Godkjenne kjøretøy	54
1.2.1.1 Beskrivelse av oppgaven	54
1.2.1.2 Vurdering av eventuell overføring til private virksomheter	55
1.2.1.3 Vurdering av administrative konsekvenser	56
1.2.1.4 Vurdering av økonomiske konsekvenser	57
1.2.1.5 Fremdriftsvurdering	58
1.2.2 Arrangerer kurset Bilfører 65+	58
1.2.2.1 Beskrivelse av oppgaven	58
1.2.2.2 Vurdering av eventuell overføring til private virksomheter	59
1.2.2.3 Vurdering av administrative konsekvenser	59
1.2.2.4 Vurdering av økonomiske konsekvenser	59
1.2.2.5 Fremdriftsvurdering	60
1.2.3 Gjennomføre informasjonsmøter om føreropplæring og mengdetrening	60
1.2.3.1 Beskrivelse av oppgaven	60
1.2.3.2 Vurdering av eventuell overføring til private virksomheter	60
1.2.3.3 Vurdering av administrative konsekvenser	60
1.2.3.4 Vurdering av økonomiske konsekvenser	61
1.2.3.5 Fremdriftsvurdering	61
1.2.4 Gjennomføre teoretisk førerprøve	61
1.2.4.1 Beskrivelse av oppgaven	61
1.2.4.2 Vurdering av eventuell overføring til private virksomheter	62
1.2.4.3 Vurdering av administrative konsekvenser	64
1.2.4.4 Vurdering av økonomiske konsekvenser	66
1.2.4.5 Fremdriftsvurdering	66
1.2.5 Gjennomføre praktisk førerprøve	66
1.2.5.1 Beskrivelse av oppgaven	66
1.2.5.2 Vurdering av eventuell overføring til private virksomheter	69
1.2.5.3 Vurdering av administrative konsekvenser	70
1.2.5.4 Vurdering av økonomiske konsekvenser	71

1.2.5.5 Fremdriftsvurdering	72
1.2.6 Brukerstøtte for selvbetjenings- og bransjeløsninger	72
1.2.6.1 Beskrivelse av oppgaven	72
1.2.6.2 Vurdering av eventuell overføring til private virksomheter	72
1.2.6.3 Vurdering av administrative konsekvenser	73
1.2.6.4 Vurdering av økonomiske konsekvenser	73
1.2.6.5 Fremdriftsvurdering	74
1.3 Økt behov for tilsyn ved privatisering av oppgaver	74
1.3.1 Vurdering av administrative konsekvenser	74
1.3.2 Vurdering av økonomiske konsekvenser	75

1. Vurdering av tjenester som kan privatiseres

1.1 Dagens kjøp av tjenester

Statens vegvesens vurderer løpende om det er oppgaver som det kan være tjenlig å legge ut til private. Etaten er nå inne i en stor omstillingsperiode som medfører ressursmessige utfordringer slik at kapasiteten nå vil måtte bli prioritert til oppgaver som tilhører kjernevirksomheten.

I dag kjøper Statens vegvesen følgende oppgaver innenfor trafikant- og kjøretøyområdet:

- Systemutvikling
- Produksjon av førerkort, fartskriverkort, yrkessjåførbevis og vognkort
- Digitalt sertifikat til fartskriverkort
- Kjennemerkeproduksjon
- Forsikring på dagsprøvekjennemerker

Totalt utgjør dette kjøp av eksterne tjenester for i overkant av 50 millioner kroner hvert år. I tillegg er det ekstern distributør av data fra motorvognregisteret, og Trafikant- og kjøretøystudiet (TKS) er avhengig av kjøp av tjenester fra universiteter for ca. 10 mill. kroner årlig. (TKS er en helhetlig utdanning innenfor alle fagområdene på TK: sensor, tilsyn, utekontroll, kjøretøy/hallkontroll og merkantilt.)

Statens vegvesen har etter departementets bestilling vurdert 6 nye oppgaver for privatisering. Informasjonsmøter om føreropplæring og mengdetrening og kurset Bilfører 65+ kan legges til godkjente trafikkskoler. Opprettelse av en «teknisk instans» for kjøretøygodkjenning kan etableres hvis det er interesse i markedet, mens en utskilling av all kjøretøygodkjenning fra Statens vegvesen ikke vurderes som hensiktsmessig nå. Brukerstøtte for selvbetjenings- og bransjeløsninger er vurdert til ikke å være egnet for privatisering, og teori- og praktiske førerprøver er komplekst og arbeidskrevende å utrede i denne fasen hvor det skjer omfattende organisatoriske endringer.

1.2 Vurdering av nye oppgaver

5.3.1 1.2.1 Godkjenne kjøretøy

Godkjenning av kjøretøy består av en teknisk kontroll, vurdering av fremlagt dokumentasjon og etterfølgende førsteinstansvedtak i vårt fagsystem, AutosysKjøretøyGodkjenning (AKG), for godkjenning av kjøretøy.

Typegodkjenning av kjøretøy består i hovedsak av overføring av EF-typegodkjente kjøretøy til vårt nasjonale motorvognregister samt avgiftsklassifisering etter regelverket til Skatteetaten, samt nasjonal typegodkjenning.

1.2.1.1 Beskrivelse av oppgaven

Godkjenning og kontroll av kjøretøy utføres i kontrollhallene på trafikkstasjonene, samt ved noe ambulerende virksomhet. Det ble behandlet ca. 85 000 saker om godkjenning av kjøretøy i 2018. Det er stor variasjon i sakene. Kontrolltid varierer normalt mellom 30 – 120 minutter og er knyttet til de ulike sakstypene. Kontrolltimer bestilles i en digital løsning.

Statens vegvesen er i ferd med å legge om godkjenningsordningen for tunge kjøretøy, slik at teknisk dokumentasjon for kjøretøy sendes for godkjenning til en sentral enhet med fagspesialister i forkant av den tekniske kontrollen av kjøretøyet.

Systemeierskap (herunder digitale løsninger), regelverksutvikling, klagesaksbehandling og utarbeidelse av faglige retningslinjer og prosesser utøves i Vegdirektoratet.

Omfanget av nasjonal typegodkjenning er lite - totalt 177 saker ble behandlet i 2018.

Overføring av EF-typegodkjente kjøretøy til motorvognregisteret med avgiftsklassifisering er delt inn i en teknisk inspeksjon på Risløkka trafikkstasjon (spesialistavtale med Vegdirektoratet), samt en kvalitetssikring og utsendelse av vedtak fra Vegdirektoratet. Avgiftsklassifisering skjer maskinelt på de fleste kjøretøygrupper, slik at prosessen med arbeidsfordelingen mellom Risløkka trafikkstasjon og Vegdirektoratet anvendes kun på noen få kjøretøygrupper. Det ble behandlet 3800 søknader om typegodkjenning i 2018.

Bransjen har fremmet et ønske og behov for større bruk av typegodkjenningsordningen i Norge når det gjelder varebil. Vegdirektoratet har saken til vurdering.

1.2.1.2 Vurdering av eventuell overføring til private virksomheter

Regelverket på dette området (i direktiv som erstattes av forordning i 2020) gjør at det kun adgang til å overlate den tekniske kontrollen/testingen til private aktører i form av en teknisk instans. Utpekingen av tekniske instanser er regulert i forordningen. Vedtaksmyndigheten må etter det samme regelverket ligge hos godkjenningsmyndigheten.

Det er ikke foretatt undersøkelser i markedet om interesse fra tekniske instanser for etablering i Norge. Norge har lite kjøretøyproduksjon, men noe produksjon av tilhenger til bil. De fleste av disse blir EU-typegodkjent i et annet land fordi vi ikke har utpekte tekniske instanser i Norge. Lite volum av saker og behov for tilstrekkelig geografisk dekning antas å innvirke på interessen i markedet. De store aktørene i bransjen for tekniske instanser er ikke etablert i Norge og har heller ikke vist interesse for det.

Fra 1. september 2020 overtar forordning (EU) 2018/858 for direktiv 2007/46/EF. Dette innebærer at prosessen med bruk av privat aktør vil styres av detaljerte krav i forordningen. Det vil ikke bli adgang til å benytte andre prosesser, for eksempel anbud. Vi har dermed en begrensning i å fastsette egne vilkår for bruken av private aktører.

Det følger videre av fortalen at det er viktig å sikre at testresultatene og rapportene fra tekniske tjenester ikke påvirkes av ikke-legitime omstendigheter og at organisasjonen og driften av tekniske tjenester sikrer fullstendig upartiskhet og uavhengighet. Flere bestemmelser i forordningens fortale knytter seg til styrking av prosess for utpeking og tilsyn av tekniske instanser. Godkjenningsmyndigheten må følge prosedyrene i forordningen for utpeking og oppfølging av den tekniske instansen da det er en viktig forutsetning for faglig kvalitet.

Forordningen fastsetter videre klare bestemmelser for selve saksbehandlingen for utpekingen av tekniske instanser.

Bruk av teknisk instans i Norge vil kreve tilrettelegging i form av:

- Regelverksendringer i nasjonalt regelverk - roller, ansvar og tilsyn i samsvar med direktiv/forordning
- Etablering av ordning for utpeking av en teknisk instans samt tilsyn

- Avklare roller og ansvar mellom godkjenningsmyndighet og teknisk instans (personvern, systemer, digitale løsninger osv.)
- Utrede og utføre nødvendige tilpasninger i systemene ved bruk av en teknisk instans (ny aktør/rolle, behov for ny funksjonalitet, tilgangsstyring, personvern)

Utpekingen av tekniske instanser starter med en søknadsprosess med prøving av vilkår som følger av forordningens bestemmelser. Utpekingen er tidsbegrenset og kan også tilbakekalles dersom den ikke lenger oppfyller vilkårene. Det er dermed regelverket som setter føringene for utpekingen. Markedssituasjonen og konkurransen vil avhenge av hvor mange aktører som (frivillig) vil søke om dette i Norge og hvor mange av disse som blir utpekt.

Forordningen fastsetter klare bestemmelser for selve saksbehandlingen for utpekingen av tekniske instanser. Godkjenningsmyndighetens primære mål etter forordningen skal være å utpeke kompetente og uavhengige tekniske instanser som skal bidra til et sterkere vern av helse, sikkerhet og miljøet.

Forordningen åpner ikke for en regulering av den daglige driften når den tekniske instansen først er utpekt. Dette betyr at denne aktøren selv bestemmer rammene for sin virksomhet når det for eksempel gjelder valg av etablering på ulike steder i landet, inntekter og kostander. Dette er dermed en annen form for bruk av private aktører enn den ordinære prosessen for offentlige innkjøp ved anbud. I en anbudsprosess kan det offentlige utarbeide ønskede kravspesifikasjoner i konkurransegrunnlaget, samt sette visse rammer for levering av tjenesten i kontrakten med leverandøren.

Innlegging av tekniske data i motorvognregistrene ved kontroll av kjøretøy er grunnlaget for fastsettelse av kjøretøyavgifter hos avgiftsmyndighetene. Dette er en aktivitet som vil være en del av oppgavene til den tekniske instansen. På dette området vil det være spesielt viktig å ivareta at tekniske instanser ikke påvirkes av ikke-legitime omstendigheter og at organisasjonen og driften sikrer fullstendig upartiskhet og uavhengighet. Bruk av private aktører i saker som har en direkte knytning til fastsettelse av kjøretøyavgifter må diskuteres med avgiftsmyndighetene.

1.2.1.3 Vurdering av administrative konsekvenser

En endring i ordning for kontroll og godkjenning av kjøretøy i Norge i form av privatisering innebærer en stor omstilling som vil være ressurskrevende å både utrede og innføre ordningen om all godkjenning og kontroll skal legges ut til privat virksomhet. Dette vil i så fall bli en virksomhetsoverdragelse. Alternativt kan det godkjennes enkeltstående tekniske instanser som må konkurrere med Statens vegvesen, eller hvor Statens vegvesen kjøper godkjenningstjenester, både enkeltgodkjenning og typegodkjenning.

Statens vegvesen håndterer i dag en faglig helhet som består regelverksutvikling, systemeierskap, kontakt med interne og eksterne interessenter, veiledning og utforming av retningslinjer. Det må vurderes nærmere hvordan alle disse elementene vil bli påvirket hvis «kun» den tekniske kontrollen settes ut. Alle aktiviteter på fagområdet må justeres etter at det er en ny part i de ulike prosessene.

Regelverket for godkjenning av kjøretøy kommer fra EU (ca. 95 %), samt at Norge har sine nasjonale tilpasninger. Det er noen store aktører som opererer som tekniske instanser i EU og det må legges til grunn at de kjenner dette regelverket godt. Samtidig er dette regelverket svært komplekst og krever bruk av både juridisk og teknisk spisskompetanse.

Forordningen gir klare regler for kontroll av tekniske instanser og fastsetter at det skal føres «løpende tilsyn» med dem. Det står i fortalen at behovet for kontroll med slike instanser har økt på bakgrunn av tekniske fremskritt som øker risikoen for at de ikke har nødvendig kompetanse for å vurdere de nye teknikkene/komponentene. Forordningen gir videre regler

for samarbeid mellom medlemsstatene i dette arbeidet, samarbeid med Kommisjonen og akkrediteringsorganer. Videre må myndighetene revidere tekniske instanser med intervaller som er fastsatt i forordningens bestemmelser. Revisjonsrapportene skal oversendes til Kommisjonen og de andre medlemsstatene. Det vil måtte bygges opp et stabilt apparat for å oppfylle forordningens klare bestemmelser for tilsynsarbeidet. Godkjenningsmyndigheten må via sitt tilsyn ha som mål å sikre at instansenes organisering og drift ivaretar «fullstendig upartiskhet». Forordningens kapittel XV angir mange flere bestemmelser med pålagte aktiviteter fra myndighetens side ved bruk av tekniske instanser. Vi har kun synliggjort de store hovedtrekkene.

Statens vegvesen må beholde kompetanse på fagområdet for godkjenning av kjøretøy selv om den tekniske kontrollen privatiseres. Etaten vil fremdeles ha ansvaret for vedtakene som fattes etter teknisk kontroll, samt videre klagesaksbehandling. Fagfeltet må forvaltes som i dag av etaten som ansvarlig forvaltningsorgan. Fagkompetanse vil også være nødvendig i det omfattende tilsynsarbeidet som pålegges i forordningen.

Statens vegvesen er i ferd med å legge om godkjenningsordningen for tunge kjøretøy, slik at teknisk dokumentasjon for kjøretøy sendes til en sentral enhet i etaten i forkant av den tekniske kontrollen av kjøretøyet. Dokumentgjennomgangen gjøres av en sentral enhet med fagspesialister nettopp for å sikre kvalitet, forutsigbarhet, likebehandling og effektivitet i vurderingene. Ordningen etableres i samråd med bilbransjen og bør vurderes videreført også dersom teknisk kontroll overføres til en teknisk instans.

Statens vegvesen utfører teknisk kontroll for Mattilsynet når det gjelder dyretransport og DSB når det gjelder ADR (transport av farlig gods). De aktuelle myndighetene må vurdere om dette er oppgaver som vil kunne overlates til en teknisk instans eller om de må søke andre løsninger for utførelse av sine kontroller.

1.2.1.4 Vurdering av økonomiske konsekvenser

Det må tas en vurdering av behovet for bygningsmasse (kontrollhaller) dersom vi privatiserer den tekniske kontrollen. Det antas at noen av kontrollhallene vil kunne selges/leiekontrakter overføres ved en virksomhetsoverdragelse. Dersom det opprettes en teknisk instans som Statens vegvesen kan kjøpe godkjenningstjenester fra, kan Vegvesenets kontrollhaller reduseres til de stedene de benyttes i utekontrollvirksomheten.

Statens vegvesen vil imidlertid fremdeles ha det helhetlige faglige ansvaret og må bemannes slik at dette kan ivaretas på en god måte som sikrer faglig kvalitet, objektivitet og videre trafiksikkerhet. En ordning med bruk av tekniske instanser vil måtte forvaltes av etaten i tillegg til at vi beholder de øvrige myndighetsoppgavene vi har i dag på dette fagområdet (inkludert vedtakskompetansen). Forordningen pålegger oss klare plikter ved utpeking av instansene, samarbeid med andre land og ikke minst tilsyn. Ordningen vil gi kostnadsbesparelser i form av redusert bemanning til teknisk kontroll, men det må påregnes et bemanningsbehov som skal sikre at Norge følger forordningens omfattende bestemmelser rundt tekniske instanser.

Det er ca. 150 årsverk knyttet til godkjenning av kjøretøy i etaten. Det er på nåværende tidspunkt vanskelig å anslå hvor mange av disse årsverkene det vil være behov for i en ny ordning, men vi vil ha en klar andel overtallighet når det gjelder tekniske kontrollører.

I en ny ordning med bruk av tekniske instanser i Norge vil samfunnet være opptatt av kostnaden for tjenesten. Forordningen har mye fokus på utpeking og objektivitet men regulerer ikke øvrige forhold i den daglige driften. Det må foretas en nærmere vurdering av om godkjenningsmyndigheten kan sette vilkår for utpekingen når det gjelder krav til geografisk dekning og kostnad for brukerne. Slike vilkår vil imidlertid føre til at etaten må yte

en økonomisk kompensasjon for gjennomføring av vilkårene fra leverandørens side. Dette vil igjen ha betydning for total kostnadsbesparelse i etaten.

Geografisk dekning vil være viktig for brukerne. God geografisk dekning kan imidlertid medføre en høyere kostnad for kontrollene. Erfaringene i Sverige når det gjelder PKK viser at de private aktørene dekker sentrale områder godt, men at de ikke ønsker å dekke områdene med mindre etterspørsel. På bakgrunn av dette dekkes sistnevnte områder kun av Bilprovningen AS (statseid²).

Samfunnsøkonomiske vurderinger er ikke gjort av kapasitetsmessige grunner innenfor den disponible tidsrammen.

1.2.1.5 Fremdriftsvurdering

Totalt må det regnes med inntil 5 år for å oppnå full implementering av en ordning hvor all godkjenningsmyndighet overføres til private. Dette er en omfattende omlegging som også vil kreve tett oppfølging etter implementering før den går over i mer ordinær drift hos de tekniske instansene.

En alternativ ordning for Statens vegvesen kan være kjøp av godkjenning fra en teknisk instans. Dette vil kunne gjennomføres på kortere tid hvis det er interesse i markedet.

5.3.2 1.2.2 Arrangerer kurset Bilfører 65+

Frem til 2013 ble kursene gjennomført i regi av trafikkskoler på oppdrag fra Statens vegvesen. Det var et noe annet kursinnhold og kurset gikk over flere dager. Kurset var delvis finansiert av Statens vegvesen med en moderat deltakeravgift i tillegg. I 2013 fikk ATL (Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund) kontrakt om å holde kursene, men det ble ikke helt vellykket og ble avsluttet i 2014.

1.2.2.1 Beskrivelse av oppgaven

Bilfører 65+ har gjennom årene blitt et innarbeidet konsept som har blitt godt mottatt av publikum. I Nasjonal transportplan (2018- 2029) framheves eldre trafikanter som en spesielt ulykkesutsatt gruppe i trafikken. For å redusere antall ulykker peker regjeringen blant annet på at tilbudet om oppfriskningskurs som Bilfører 65+ vil videreføres.

Kurset arrangeres i dag av Statens vegvesen og tilbys over hele landet. Etaten stiller med lokaler og lærere. Det går ut invitasjon i brev form til samtlige 70-åringere og ca. 1/4 melder seg på. Påmelding skjer primært via Vegvesenets nettsider. I 2018 ble det arrangert 491 kurs med totalt 6698 kursdeltagere på landsbasis.

Statens vegvesen organiserer møtene slik at det hvert år er forutsigbart når de gjennomføres og at det arrangeres så mange møter at behovet dekkes. Møtene gjennomføres på trafikkstasjoner eller i andre hensiktsmessige lokaler og arenaer.

² Aktiebolaget Svensk Bilprovning er et [svensk statsaksjeselskap](#) som har til formål å utføre inspeksjon av [kjøretøyer](#) og [tilhengere](#), herunder [periodisk kjøretøykontroll](#).

Den 18. mars 2013 ble AB Svensk Bilprovning delt i to deler ved at 48 prosent av aksjene ble overført til et holdingselskap, FBYB Holding, som eies av de bransjeorganisasjoner og forsikringselskaper som tidligere var deleiere i AB Svensk Bilprovning. De 56 stasjonene i denne delen har 450 ansatte. Investeringselskapet Volati AB har fått i oppdrag å drive stasjonene og har en opsjon på å kjøpe virksomheten i 2015. Kjøretøykontrollvirksomheten markedsføres under navnet Besikta Bilprovning. Bilprovningen er altså et helstatlig selskap med 89 stasjoner, to mobile anlegg og 650 ansatte.

1.2.2.2 Vurdering av eventuell overføring til private virksomheter

Det er ingen formelle hindringer for at tjenesten kan privatiseres og vil egne seg for trafikkskolene.

Statens vegvesen setter krav til kvalitet, innhold og gjennomføring og kursholders kompetanse samtidig som tjenesten skal være landsdekkende.

For å beholde den faglige kvaliteten må muligheten til økonomisk inntjening være til stede for å stimulere til kvalitetsmessig investering i møtet. Ved å integrere dette i trafikkskolenes opplæringsopplegg vil den faglige kvaliteten opprettholdes. For å få nødvendig inntjening kan det utredes å gjøre dette til en obligatorisk ordning eller at staten betaler ut et visst beløp pr. deltaker til godkjente trafikkskoler etter innsendt dokumentasjon.

Oppgaven ble i perioden 2012-2014 lagt ut på anbud og det ble inngått kontrakt med en av tre tilbydere. I denne perioden ble det gjennomført få kurs med lav deltagelse og kontrakten ble derfor senere hevet blant annet på grunn av at leverandøren ikke kunne levere oppgaven innenfor de rammer som var satt.

1.2.2.3 Vurdering av administrative konsekvenser

Statens vegvesen sender informasjon ut til aktuelle deltakere med informasjon om aktuelle kursholder for begge alternativer. Alternativ finansiering for gratis deltakelse er at trafikkskolene får tilskudd pr deltaker. For Statens vegvesen vil det kunne frigjøres sensorkapasitet til førerprøvekjøring.

Til nå har Statens vegvesen utarbeidet og anskaffet materiell. Ved en anbudsutlysning må det vurderes om Statens vegvesen fortsatt utarbeider materiell, mens trafikkskolene trykker opp materiell til deltakerne.

Legges i opplæringsplanen for godkjente trafikkskoler etter følgende alternativer:

- I. Frivillig ordning
Trafikkskolene kan tilby kurset i samsvar med opplæringsplan og kursmateriell fastsatt av Vegdirektoratet, og fastsetter selv evt. deltakeravgift.
- II. Obligatorisk ordning
Legges i krav i opplæringsforskriften som gjør dette til et obligatorisk kurs hos godkjente trafikkskoler. Skolene fastsetter selv pris for deltakelse, eventuelt med et statstilskudd pr deltaker som har gjennomgått kurset.

1.2.2.4 Vurdering av økonomiske konsekvenser

Kurset er gratis for publikum og går over to dager med 3,5-4 timer hver dag. Med dagens volum av deltakere medfører tiltaket en årlig utgift for etaten på ca. 10 mill. kr, ca. 1000 kroner pr. deltaker.

Oppgaven med å gjennomføre Bilfører 65+ utføres av sensorene på trafikkstasjonene. For hele landet brukes årlig ca. 6,3 årsverk på disse kursene.

Statens vegvesen anbefaler at dette legges ut til trafikkskolene, etter alternativ I eller II.

For **alt I** sendes orientering til trafikkskolene om at de kan begynne å tilby disse kursene. Statens vegvesen vil kunne bringe denne informasjonen med tilhørende krav ut til trafikkskolebransjen en måned etter beslutning.

For **alt. II** må det gjennomføres en forskriftsendring og estimert tidsforbruk er et år.

Samfunnsøkonomiske vurderinger er ikke gjort av kapasitetsmessige grunner innenfor den disponible tidsrammen.

1.2.2.5 Fremdriftsvurdering

Gjennomføring av dette tiltaket for **alternativ I** kan gjennomføres en måned etter beslutning er tatt. For **alternativ II** må det påregnes ca et år på grunn av behov for nødvendig forskriftsendring og avklaring om statens skal yte tilskudd til ordningen.

5.3.3 1.2.3 Gjennomføre informasjonsmøter om føreropplæring og mengdetrening

Føreropplæringen skal være et bidrag til nullvisjonen i trafikksikkerhetsarbeidet. I opplæringen til førerkort klasse B er omfattende øvingskjøring, mengdetrening, en viktig del av opplæringsmodellen. Forskning viser at høy ulykkesrisiko henger sammen med lite kjøreerfaring. Mengdetrening er definert som et viktig trafikksikkerhetstiltak og er et av satsingsområdene i NTP.

1.2.3.1 Beskrivelse av oppgaven

For Statens vegvesen er det viktig å informere om opplæringen, og å motivere og stimulere til både samarbeid med trafikkskolene og mest mulig øvingskjøring før førerprøven. Derfor blir det invitert til informasjonsmøter om føreropplæring, øvingskjøring og mengdetrening over hele landet. I hovedsak er møtene rettet mot de foresatte, men noen steder deltar også ungdommene som skal ta førerkort også. Møtene er viktige for å få føreropplæringen til å virke etter intensjonen, og nå målet om økt mengdetrening før førerprøven.

Informasjonsmøtene er et frivillig, landsdekkende tilbud. Møtene er gratis og går over cirka to timer. Målgruppen for møtene er først og fremst foresatte og andre som skal være ledsagere ved privat øvingskjøring. Hver region sender invitasjoner i posten til disse, påmelding til møtene skjer via vegvesen.no.

Det benyttes et fagsystem til administrering av og påmelding til møtene. Vegdirektoratet er behandlingsansvarlig og systemeier for dette systemet. Møtene gjennomføres på trafikkstasjoner eller i andre hensiktsmessige lokaler og arenaer.

Møteholdere må ha inngående kunnskap om føreropplæringen, de fleste av møteholderne har utdanning som trafikklærere. På landsbasis ble det i 2018 gjennomført 542 møter med totalt 12 497 deltakere.

1.2.3.2 Vurdering av eventuell overføring til private virksomheter

Denne tjenesten er ikke lovregulert, og det er ingen formelle hindringer for at tjenesten kan privatiseres og legges ut til godkjente trafikkskoler.

Dersom muligheten til økonomisk inntjening er til stede, vil dette trolig også stimulere til kvalitetsmessig investering i møtet fra skolenes side.

Statens vegvesen beholder ansvaret for innholdet, og faglig oppdatert tilgjengelig kursmateriell.

1.2.3.3 Vurdering av administrative konsekvenser

Det er registrert timer tilsvarende 3,3 årsverk for denne oppgaven i Statens vegvesen. En ordning med offentlig tjenestekjøp vil kreve innsats fra Statens vegvesen til å utarbeide

kravspesifikasjon, gjennomføre anskaffelsesprosesser og følge opp kontrakter. Dette alternativet anbefales ikke av ressursmessige årsaker.

Det anbefales at dette legges i opplæringsplanen for trafikkskolene som

I. Frivillig ordning

Trafikkskolene kan tilby kurset i samsvar med opplæringsplan og kursmaterieell fastsatt av Vegdirektoratet, og fastsetter selv evt. deltakeravgift.

II. Obligatorisk ordning

Legges i krav i opplæringsforskriften som gjør dette til et obligatorisk kurs hos godkjente trafikkskoler. Skolene fastsetter selv pris for deltakelse.

Til nå har Statens vegvesen utarbeidet og anskaffet materieell. Det må vurderes om Statens vegvesen fortsatt utarbeide og anskaffer materieell til deltakerne.

1.2.3.4 Vurdering av økonomiske konsekvenser

Ordning med at trafikkskolene tar over vil frigjøre ca 10 mill. kr på Statens vegvesens budsjett hvis opplegget skal være gratis for deltakerne eller at trafikkskolene tar en kursavgift. Alternativ finansiering for gratis deltakelse er at trafikkskolene får et statstilskudd pr deltaker.

For Statens vegvesen vil det kunne frigjøre sensorkapasitet for førerprøvekjøring.

Samfunnsøkonomiske vurderinger er ikke gjort av kapasitetsmessige grunner innenfor den disponible tidsrammen.

1.2.3.5 Fremdriftsvurdering

Statens vegvesen anbefaler at dette legges ut til trafikkskolene, etter alternativ I eller II.

For **alt I** sendes orientering til trafikkskolene om at de kan begynne å tilby disse kursene. Statens vegvesen vil kunne bringe denne informasjonen med tilhørende krav ut til trafikkskolebransjen en måned etter beslutning.

For **alt. II** må det gjennomføres en forskriftsendring og estimert tidsforbruk er ca. et år.

Statens vegvesen sender informasjon ut til aktuelle deltakere med informasjon om aktuelle kursholder for begge alternativer.

Samfunnsøkonomiske vurderinger er ikke gjort av kapasitetsmessige grunner innenfor den disponible tidsrammen.

5.3.4 1.2.4 Gjennomføre teoretisk førerprøve

Statens vegvesen tilbyr i dag teoretiske prøver til førerkort og yrkessjåførutdanning på 73 lokasjoner (trafikkstasjoner) over hele landet.

1.2.4.1 Beskrivelse av oppgaven

Prøvene avlegges ved første gangs erverv og etter inndragninger av førerkort. I tillegg gjennomføres løyveprøver etter Yrkestransportlova samt teoretiske ADR-prøver og prøver for drone- og småflyførere for hhv. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) og Luftfartstilsynet.

I 2018 ble det gjennomført 190 000 teoretiske førerprøver og 21 125 teoriprøver etter annet regelverk på vegne av andre offentlige etater.

Innholdet i prøvene (oppgavene) utarbeides sentralt og legges deretter inn i det elektroniske førerprøvesystemet Teosys.

Det er ikke timebestilling, men drop-in i trafikkstasjonenes åpningstid, som kan variere gjennom uken ut fra etterspørsel. Prøvene avlegges på PC med lydstøtte i egne prøverom med 738 prøveplasser hvor det er tilsynspersonell («eksamensvakter») som også utfører veiledning i forvaltningslovens krav. Den ansvarlige for tilsynet kontrollerer kandidatens ID før prøveavleggelsen for å sikre rett kandidat.

På hver lokasjon er det en administratorfunksjon som logger på kandidatens skjerm i forhold til riktig prøve, passer tiden og deler ut tilbakemeldingsskjemaet. De ansvarlige for gjennomføringen kan fatte avvisningsvedtak dersom kandidaten ikke kan dokumentere sin ID, ved fusk eller andre uregelmessigheter.

Det har vært avdekket flere tilfeller av til dels organisert juks i forbindelse med både prøvene og ID på kandidaten, noe som krever omfattende ID-kontroll og høy grad av tilsyn i prøverommene.

Antallet prøver pr. lokasjon er lavt bortsett fra trafikkstasjonene knyttet til de store byene. Derfor kombineres denne tjenesten med andre oppgaver på trafikkstasjonene for å kunne forsvare bemanning i åpningstiden.

Det gjennomføres også tilrettelagte teoriprøver for personer med lese-, skrive eller språkvansker på de samme lokasjonene, med en førerprøvesensor til stede og evt. godkjent tolk. Disse prøvene må bestilles på forhånd. Statens vegvesen har i dag en godkjenningsordning av tolker og fører tilsyn med gjennomførte tolkeprøver (går gjennom lydopptak med annen tolk i etterkant) for 10 % av tolkede teoriprøver på grunn av erfaringsmessig mye fusk.

I 2018 ble det på landsbasis gjennomført 5 583 tilrettelagte prøver, derav 640 prøver med tolk og 19 med døvetolk.

1.2.4.2 Vurdering av eventuell overføring til private virksomheter

Førerkortdirektivet setter ikke skranker for at en privat part kan gjennomføre prøvene så lenge en offentlig myndighet sikrer at minstekravene i direktivet oppfylles. Utfordringen er å kunne gjennomføre denne sikringen på en betryggende måte, både formelt og trafikkikkerhetsmessig. Det kan være en fordel at teori og praktiske prøver sees i sammenheng.

Teoriprøvene utarbeides sentralt i et datasystem (Teosys) som utvikles og driftes av Statens vegvesen, slik at det kun vil være oppgaven med praktisk gjennomføring som evt. vurderes å settes ut til private eller det offentlige skoleverket. Systemet retter prøvene automatisk, men det forutsettes veiledning i forhold til avviklingen.

Forutsetningen for en privatisering er at det finnes tilbydere i markedet med nødvendig soliditet og integritet, geografisk dekning, relevante lokasjoner, muligheter for åpningstid og kapasitet.

Den sterke relasjonen mellom stegene i førerkortprosessen gjør at det kan bli utfordrende å kombinere myndighetsoppgaver gjennomført av private og det offentlige uten at det blir en merbelastning for brukerne. I tillegg til trafikkskolene må de forholde seg til ytterligere aktører som medfører flere fysiske oppmøter.

Spesielt utfordrende vil det være å evt. splitte de to stegene som gjøres samtidig på trafikkstasjonen i dag; etableringen av **ID** for bruk på førerkortet som skjer ved av de ansatte kobler Folkeregisterdata med **foto** og **signatur** (som innhentes på trafikkstasjonen) og

samtidig legger disse dataene inn i Statens vegvesen sitt bilde og signaturregister (BiSi). Behandling av persondataene fra Folkeregisteret til denne og øvrige tjenester fordrer lovhjemmel slik Statens vegvesen har i dag (vtl §43c).

Førerprøvene er i dag gebyrfinansiert. Gebyret dekker i tillegg til lønnsutgifter, medgått tid til utvikling av prøver, IKT-utgifter og faste utgifter. Dersom det i en anbudsutlysning forutsettes at gebyret opprettholdes på samme nivå, vil en eventuell tilbyder måtte vurdere om det fastsatte beløp er regningssvarende i forhold til de kravene som stilles til gjennomføring og tilknyttet saksbehandling. Det må også avklares hvordan dekningen av utgiftene til dataløsninger og utvikling av prøver skal finansieres ved en privatisering.

En helhetlig tjeneste for avleggelse av teoriprøver innbefatter også tilrettelagte prøver og forutsetter det at dette finansieres og at tilbyder har en godkjenningsordning for tolker og fører kontroll med avlagte prøver gjennom lydopptak i etterkant. I dag er det Statens vegvesens sensorer som står for gjennomføring av de tilrettelagte prøvene.

En ordning med offentlig tjenestekjøp vil kreve følgende innsats fra Statens vegvesen

- Kapasitet og kompetanse til å utarbeide kravspesifikasjon
- Kapasitet og kompetanse til å gjennomføre anskaffelsesprosesser
- Kapasitet til å følge opp kontrakt
- Tilpasning av Statens vegvesen sine datasystemer for å motta data fra eksterne
- Etablering av en sikker overføringsløsning av data fra tilbyder til Statens vegvesen, evt. til flere lokasjoner (personopplysninger, bilde, signatur, prøvedata)
- Etablere tilsyn med prøvevirksomheten og den elektroniske kommunikasjonen
- Endre internt kvalitetssystem, rutiner og rutinebeskrivelser
- Utvikle nødvendig regelverk (lovendring)
- Opprettholde klageinstansfunksjonen
- Eventuelt landsdekkende tilbud om sensorkompetanse (dersom praktiske prøver tilligger Statens vegvesen).
- Etablere tilsynsordning

Vedtak om bestått/ikke bestått teoriprøve krever ikke hjemmel, da systemet retter automatisk. Derimot kreves det ny lovhjemmel i forbindelse med avvisningsvedtak ved uregelmessigheter ved prøveavleggelsen eller ikke akseptabel legitimasjon. Avvisningsvedtaket må kunne påklages. Tilgang til Folkeregisterdata krever også hjemmel. Nødvendige lov- og forskriftshjemler må utarbeides.

Tilrettelagte prøver er ikke en fulltidsbeskjeftigelse og sensor stiller ved behov fordi trafikal kompetanse fordres i prøveavleggelsen. Dersom tilrettelagte prøver også forutsettes tilbudt, må tilbyder ha tilgang til sensorkompetanse. Det er kun Statens vegvesen eller evt. privat tilbyder av praktiske førerprøver som innehar slik kompetanse. Det kan bli et uklart ansvarsforhold dersom sensor fra en annen institusjon enn tilbyder bistår under avleggelsen av prøven.

Dersom privat aktør ikke skal levere tilrettelagte prøver, kan det bli aktuelt at Statens vegvesen tilbyr dette. I så fall må det organiseres som en landsdekkende tjeneste. En slik todeling krever dobbelt sett med lokaler og utstyr for å avlegge prøve og annet oppmøtested kan oppfattes som stigmatiserende/diskriminerende. Privat tilbyder kan inngå avtaler om bistand eller overlate oppgaven til privat tilbyder av praktiske prøver. Det siste alternativet betyr at det må etableres/opprettholdes en parallell landsdekkende tjeneste. Tilsvarende for tolkeprøver.

Etableringen av førerkortinnehaverens identitet på førerkortet krever i dag fysisk oppmøte. For å redusere antall oppmøter, er oppgaven med å ta bilde og signatur lagt til teoriprøvetidspunktet. Bilde og signatur tas på trafikkstasjonen før teoriprøven starter, med utstyr som gir den nødvendige kvalitet på bildene. Nevnte tidspunkt er valgt fordi Statens vegvesen har opplevd at kandidater stiller med stand-in på en eller begge førerprøvene og har forsøkt å få utstedt førerkort på feil person. Feil person på førerkortet vil gi samfunnsmessige konsekvenser da førerkortet blir godtatt som legitimasjon, også ved passutstedelse.

Teoriprøven er første og i noen tilfeller eneste gang kandidaten møter opp på en av Statens vegvesen sine lokasjoner, da praktisk prøve kan ha annet oppmøtested. Dersom ikke ID fastsettes ved teoriprøvetidspunktet, må *ID-fastsettelse* med bilde og signatur gjøres før prøveavleggelsen av andre institusjoner eller gjennomføres ved at Statens vegvesen etablerer en landsdekkende oppmøteordning for dette formålet.

Etableringen av en persons identitet og evt. avvisning er vedtak som hvis gjennomført av private krever ny lovhjemmel. Det må samtidig eksistere et klageorgan.

Statens vegvesen eller andre kan etablere identiteten et annet sted i utstedelsesprosessen. Det får følgende konsekvenser:

- Ekstra fysisk oppmøte hos disse.
- Etablering av ID som gjøres etter prøveavleggelsen vil redusere kontrollen ifm. stand-in.
- Andre myndigheter utfører denne *ID-fastsettelsen* (eks. Nasjonalt ID kort) og at tilbyder av teoriprøvene mottar ferdig ID som kun skal sjekkes.

Det er EU-krav om fornying av bilde og signatur på førerkortet hvert 15. år. Kravet medfører behovet for et landsdekkende tilbud for denne type tjeneste med utstyr for bilde og signatur for alle aldersgrupper. Dersom privat tilbyder skal utføre tjenesten med å ta bilde og signatur, må tilbyderen også kunne tilby tjenesten til alle de som skal fornye førerkortet. Hvis ikke må en annen institusjon eller Statens vegvesen tilby tjenesten landsdekkende, hvilket kan medføre flere lokasjoner med tilhørende utgifter til teknisk utstyr.

Vegdirektoratet har ikke innen nåværende tidsramme hatt muligheter til å vurdere ulike selskapsformer eller avtaleformer som må til for å privatisere denne tjenesten. Alternativt kan det som i flere andre europeiske land dannes et statlig aksjeselskap for å utføre tjenester som i dag blir utført av Statens vegvesen.

1.2.4.3 Vurdering av administrative konsekvenser

Tjenestene på trafikantområdet er full-digitaliserte så langt det lar seg gjøre og inngår i et komplekst samspill. Eksterne tjenesteleverandører må ha IKT-system som kan kommunisere med Statens vegvesen sine systemer. Da det er snakk om personsensitiv informasjon, må all kommunikasjon foregå på sikre, krypterte linjer både mellom evt. tjenesteleverandør og etaten og internt hos en tjenesteleverandør. Erfaringsvis vil etablering av slik kommunikasjon kreve ressurser i Statens vegvesen. Statens vegvesen må også gjøre endringer i flere av sine systemer slik at de blir tilrettelagt for bruk av eksterne.

Det må forventes at Statens vegvesen vil måtte sette av ressurser til opplæring av personell hos en privat tjenesteyter både i forhold til et omfattende regelverk knyttet til fagene, bruk av IKT-løsning og ID-kontrollarbeidet. Det er usikkerhet om hvor vidt oppgaven med *ID-fastsettelse* som i dag gjøres i forbindelse med teoriprøven kan privatiseres.

Statens vegvesen har i dag et kvalitetssikringssystem med interne retningslinjer for gjennomføring av teoriprøven. Dette er ikke tilstrekkelig som en kravspesifikasjon, hvilket medfører mer-arbeid for etaten med å utarbeide kravspesifikasjonen.

Ved fri prisfastsettelse vil det kunne påvirke utgiftene til å erverve førerkort, positivt eller negativt. Det er et spørsmål om staten kan gå inn og regulere prisen, evt. at oppgaven settes bort på fast pris/enhetspris og at Statens vegvesen krever inn et gebyr. I så fall krever dette administrasjonsressurser hos Statens vegvesen. En tilbyder vil i forhold til pris måtte ta høyde for endringer i kontraktperioden. Innenfor trafikantområdet er det hyppige endringer av ulike slag som vil være prisdrivende. Dersom det også skal tilbys tilrettelagte prøver må dette finansieres enten ved økt pris for denne ekstratjenesten eller gi et påslag på prisen for alle. Tilsvarende må det være inndekning for saksbehandling ifm. avvisningsvedtak og anmeldelser av fusk. Tilleggsbetaling for slik saksbehandling må hjemles.

Ved en eventuell konkurs vil tjenesten opphøre, evt. måtte videreføres av konkursboet eller mest sannsynlig ved at Statens vegvesen må tilføre midler for å opprettholde tjenesten. Dette er en samfunnsoppgave som dersom den legges ned, vil føre til store problemer, selv i et kort tidsrom. Ved en konkurs vil det neppe være etablerte, konkurrerende selskaper som kan overta på kort varsel, spesielt ikke når kravet også er at tjenesten skal være landsdekkende.

En privatisering av hele eller deler av teoriprøvevirksomheten krever endringer i vegtrafikkloven, yrkestransportlova, trafikkopplæringsforskriften, førerkortforskriften, yrkestransportforskriften, yrkessjåførforskriften og utrykningsforskriften. Statens vegvesen har internkontrollvirksomhet og internrevisjon som følger opp teoriprøvevirksomhet i etaten.

For å forebygge juks ved gjennomføring hos en privat tilbyder må myndighetene kunne føre kontroll med at kravene i førerkortdirektivet blir oppfylt, og Statens vegvesen må ha ressurser til denne tilsynsfunksjon. Selv om teoriprøvene også ved en privatisering forutsettes utarbeidet sentralt og rettet av datasystemet, må det føres tilsyn med *gjennomføringen* av prøveavleggelsen. Dersom også tilrettelagte prøver skal tilbys, må det føres et særskilt tilsyn med gjennomføringen av slike og med tilbyders tilsyn med tolkene.

Datatrafikken foregår i dag innen Statens vegvesen sitt lukkede nett. Dersom det skal opprettes sikre linjer til private lokasjoner rundt i landet, forutsettes det også en viss tilsynsvirksomhet med disse.

Det er usikkerhet knyttet til om også *tilrettelagte* prøver skal privatiseres. I den grad de av hensyn til nærhet til sensor skal beholdes av Statens vegvesen, må et visst areal (lite prøverom, skranke/publikumsareal) beholdes på i det minste visse lokasjoner over hele landet. Dersom tilrettelagte prøver ikke skal gjennomføres av private, må Statens vegvesen opprettholde et landsdekkende tilbud med tilhørende lokaler og utstyr samt sensorkompetanse til å gjennomføre slike prøver. Ut fra volumet vil enhetsprisen for et slikt tilbud bli høy. Tilsvarende vil det kunne bli høy enhetspris dersom Statens vegvesen i tillegg til en eventuell privat tilbyder skal tilby alle teoriprøvetjenester på små, forretningsmessig ulønnsomme steder.

Mange offentlige myndigheter har behov for å gjennomføre teoretiske prøver. Statens vegvesen sitt opplegg for gjennomføring av teoriprøver blir sett på som det kanskje best tilrettelagte og rasjonelle system myndighetene har for slik prøveavleggelse og som kan tilbys over hele landet. Luftfartstilsynet og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) bruker Statens vegvesen sine systemer for sin prøveavvikling.

1.2.4.4 Vurdering av økonomiske konsekvenser

Økonomiske konsekvenser knyttet til lokaler er vanskelig å beregne. Dersom private leverer tjenesten vil behovet for de lokaler Statens vegvesen bruker til dette formålet i dag falle bort. Teoriprøvetjenesten benytter deler av dagens i hovedsak trafikkstasjoner. Det kan det være vanskelig å fylle disse lokalene med annen virksomhet som kan forsvare dagens arealstørrelse. Samtidig er Statens vegvesen bundet opp i kontrakter på et visst areal.

Dersom oppgaven privatiseres vil investeringene i møbler og Pc-utstyr på trafikkstasjonene i stor grad måtte avskrives. Kostnaden for en prøveplass ble i 2012 stipulert til ca. 10 000 kr. Statens vegvesen har i dag 738 prøve- og prøveadministrasjonsplasser med Pc-er på sine lokasjoner, noe som tilsvarer en investering på over 7 millioner. Det forutsettes at en privat tilbyder skaffer og drifter eget utstyr på grunnlag av en kravspesifikasjon. Fotoutstyr for ca. 100 000 kr pr lokasjon, samt en investering på rundt 5 mill. kr for tilknyttet datasystem (systemet Foto m.m.).

Dagens tjeneste krever både administrasjon og kontinuerlig tilsyn («eksamensvakt»). På de få store stasjonene er dette heldags jobb for 1-2 medarbeidere, på andre steder blir oppgavene kombinert med andre merkantile oppgaver. Noen steder skjer «eksamensvaktordningen» ved innleid personell. Det er i 2018 registrert timer tilsvarende 34,5 årsverk for oppgaven. Det er registrert timer tilsvarende 7,6 årsverk for tilrettelagte prøver. Årsverkene er både den type ressurser som er beskrevet i avsnittet over, sensorressurser og administrasjon og kontroll av tolker.

Samfunnsøkonomiske vurderinger er ikke gjort av kapasitetsmessige grunner innenfor den disponible tidsrammen.

1.2.4.5 Fremdriftsvurdering

Vi vil anse at 5 år for en privatisering av teoriprøvevirksomheten er et realistisk overslag. Det forutsetter at anskaffelse etter gjeldende regler gjøres i parallell med den relativt omfattende regelverksutviklingen. Det samme gjelder om det velges å selge ut denne oppgaven sammen med praktiske prøver.

Det er en stor og kompleks, landsdekkende tjeneste som må bygges opp fra grunnen i det private markedet, enten av norske eller av utenlandske tilbydere. Tjenesten må fungere fra første dag ettersom det er en kontinuerlig tilgang av et stort volum av kandidater i de fjorten førerkortklassene som ønsker å gjennomføre teoretisk prøve på ulike steder i landet.

5.3.5 1.2.5 Gjennomføre praktisk førerprøve

Den praktiske prøven skal måle om kandidaten har utviklet tilstrekkelig kunnskap og ferdighet til at det er forsvarlig at vedkommende får adgang til å fortsette å utvikle sin førerkompetanse på egen hånd etter at prøven er bestått.

1.2.5.1 Beskrivelse av oppgaven

Føreropplæringen, med tilhørende prøve, er et betydelig bidrag i nullvisjonsarbeidet. Den skal legge til rette for at føreren blir i stand til å ta sin del av ansvaret som følger av prinsippet om delt ansvar, den ene av de tre søylene nullvisjonen bygger på. Statens vegvesens kjernevirksomhet er å være hovedaktør når det gjelder å legge til rette for å realisere nullvisjonen og medvirke til at trafikksystemet, bestående av trafikant, kjøretøy og veg, skal virke best mulig. Med utgangspunkt i dette kan førerprøvens tilknytning til kjernevirksomheten sies å være betydelig.

Førerprøven har en viktig funksjon i å skille den som på prøvetidspunktet fyller visse minimumskrav fra den som ikke gjør det. Norge er etter EØS- avtalen forpliktet til å oppfylle de kravene til førerprøve som følger av tredje førerkortdirektiv (2006/126/EF). Det er ikke direkte regulert i direktivet hvem som skal gjennomføre prøvene. Direktivet setter ikke skranker for at en privat part kan gjennomføre praktiske prøver, så lenge en offentlig myndighet sikrer at minstekravene i direktivet oppfylles.

Minimumskravene til den som skal få førerkort, går fram av vedlegg II til direktivet. Det heter at «medlemsstatene skal treffe nødvendige tiltak for å sikre at de som søker om førerkort har de nødvendige kunnskaper og ferdigheter, og utviser slik atferd, som kreves for å kjøre motorvogner». Det stilles også krav til hva praktisk prøve skal inneholde i de ulike førerkortklassene. I vedlegg IV til direktivet stilles det krav til både grunnutdanning av førerprøvesensorer, og til kvalitetssikring og periodisk etterutdanning.

Direktivet fastsetter også at før en sensor godkjennes må vedkommende gjennomføre et utdanningsprogram for aktuell førerkortklasse, og bestå teoretisk og praktisk prøve for den klassen vedkommende skal virke i. Kvalitetssikringsordninger skal omfatte bl.a. tilsyn med sensorene. Etter nærmere fastsatte vilkår skal sensorene med bestemte mellomrom gjennomgå etterutdanning for å vedlikeholde og fornye nødvendige kunnskaper og ferdigheter. EU-bestemmelser gjør også at ingen på samme tid kan være både trafikkskolelærere og førerprøvesensorer. Norsk regelverk som trafikkopplæringsforskriften og sensorforskriften er utformet i samsvar med EU- bestemmelsene.

Statens vegvesen tilbyr i dag ordinære praktiske prøver på cirka 75 steder fordelt over hele landet. Det tilbys prøver i fjorten førerkortklasser i tillegg til utrykningsprøver.

I 2018 ble det gjennomført totalt 133 547 praktiske prøver i fjorten førerkortklasser, herunder:

- 10 417 praktiske prøver i A- klassene (MC)
- 109 807 praktiske prøver i klasse B og BE (personbil uten og med tilhengere)
- 102 26 praktiske prøver i de tunge klassene (lastebil og buss, uten og med tilhengere)
- 2 049 praktiske prøver i klasse T (traktor)
- 1 048 utrykningsprøver

Statens vegvesen gjennomfører også kjørevurderinger på oppdrag fra fylkesmannen, eller førerprøver for politiet for avklaring omkring eventuelle fall i kjøreferdigheter som skyldes førerkortinnehaverens sviktende helse. Flesteparten av disse prøvene gjennomføres med personer over 70 år. Det gjennomføres også kjørevurderinger for å kontrollere at personer med funksjonsnedsettelse som har fått tilpasset sitt kjøretøy håndterer disse på en trafikksikker måte. Sensorer som gjennomfører slike prøver har spesiell utdanning og godkjenning.

I 2018 ble det gjennomført totalt 2 190 kjørevurderinger, herunder:

- 1441 kjørevurderinger etter anmodning fra Fylkesmannen
- 395 kjørevurderinger/ førerprøver etter pålegg fra politiet
- 354 kjørevurderinger av andre årsaker/ kode i førerkortet

Alle praktiske prøver gjennomføres ved en trafikkstasjon eller et oppmøtested. Kravene til prøvestedet varierer noe avhengig av hvilken førerkortklasse det gjelder.

Alle stedene har et prøveområde som egner seg til å gjennomføre direktivstyrt sikkerhetskontroll av kjøretøyene, fastsatte øvelser i kjøregård når det gjelder motorsykelklassene (her kreves det at området er avsperrt) og til- og frakopling av tilhenger når det gjelder klasse BE, C1E, CE, D1E, DE og T. Prøver i klasse T gjennomføres i noen

grad andre steder enn ved trafikkstasjonen, i hovedsak for å kunne gjennomføre gode nok prøver.

Vegforholdene ved prøvestedet må være slik at det lar seg gjøre å lage mange nok førerprøveruter og prøvestedet må også ha **trafikkforhold** som gir grunnlag for å ta stilling til kandidatens kjørekompetanse.

Ny teknologi legger til rette for mer fleksibilitet når det gjelder hvor prøvene kan gjennomføres. Dette kan ikke minst komme brukerne til gode, men også bidra til å opprettholde riktig kvalitet i prøverutene. Med det elektroniske fagsystemet eSensor kan førerprøvene i de fleste klasser i prinsippet påbegynnes og avsluttes på steder uavhengig av en tradisjonell trafikkstasjon. Nødvendige forutsetninger er likevel nett-tilgang og tilgang til telefon. Førerprøver for motorsykkel krever et omkleddingsrom. Ved gjennomføring av kjørevurderinger må sensor og den som framstiller seg til prøve kunne møtes i et arbeidsrom før prøven, kanskje også etter.

Før oppkjøring stilles det krav om at kandidaten har fullført all obligatorisk opplæring og bestått teoriprøven. I tillegg må kandidatens vandel være godkjent, og eventuell helseattest må være levert. I de lette førerkortklassene er utfylt egenerklæring om helse i de fleste tilfeller tilstrekkelig. I tunge klasser, og mer unntaksvis også i klasse B, er det nødvendig med helseattest fra lege. Denne informasjonen ligger i fagsystemet Autosys trafikant.

For å sikre at det er rett person som gjennomfører prøven, skjer det en ID- kontroll før prøven gjennomføres. ID- kontrollen foregår ved at sensor kontrollerer legitimasjon med bilde og signatur opp mot kandidaten. Godkjenning eller avvisning av akseptabel legitimasjon er et enkeltvedtak.

Prøven gjennomføres i tråd med trafikkopplæringsforskriften og fastsatte retningslinjer, og ved hjelp av eSensor. Systemet henter informasjon om kandidaten fra Autosys trafikant, hvor også kandidatens timebestilling er registrert. Prøven gjennomføres i ruter som er utarbeidet på forhånd, og sensor registrerer hendelser underveis direkte inn i systemet via et nettbrett. Rutene endres jevnlig for at kandidatene ikke på forhånd skal vite hvor de blir testet. Statens vegvesen er systemeier og behandlingsansvarlig for eSensor.

Prøven vurderes i størst mulig grad som en helhet. Vedtaket med resultat og begrunnelse gis muntlig umiddelbart etter at prøven er avsluttet. Skriftlig versjon av vedtaket blir sendt i en sikker e-post. Vedtaket overføres elektronisk til Autosys trafikant som grunnlag for utstedelse av førerkort.

Førerprøvesensorene må ha godkjenning for hver av førerkortklassene de gjennomfører prøver i. Kravene går fram av sensorforskriften som er utformet i tråd med vedlegg IV til førerkortdirektivet der det stilles krav til både grunnutdanning, kvalitetssikring og periodisk etterutdanning.

Grunnutdanningen skjer dels gjennom utdanningsinstitusjon utenom Statens vegvesen, dels ved lokal arbeidsplass og sentrale kurs i Statens vegvesens regi. Ansvar for kvalitetssikring og etterutdanning er lagt til regionene. Grunnutdanningen med bestått teoretisk og praktisk prøve gir godkjenning til å gjennomføre førerprøver i klasse B, og gir sammen med opparbeidet praksis i denne klassen grunnlag for tilleggsutdanning og godkjenning for prøver i motorsykkelklassene, BE, traktor og tunge kjøretøy.

Den praktiske prøven finansieres gjennom gebyr. For kjørevurderinger kreves det gebyr kun for de som gjennomføres i forbindelse med førstegangserverv av førerrett og som en del av en vanlig praktisk prøve. Andre kjørevurderinger er ikke gebyrpålagt.

1.2.5.2 Vurdering av eventuell overføring til private virksomheter

Fører kortdirektivet setter ikke skranker for at en privat part kan gjennomføre praktiske prøver så lenge en offentlig myndighet sikrer at minstekravene i direktivet oppfylles. Utfordringen ligger i å kunne gjennomføre denne sikringen på en betryggende måte både formelt og trafikksikkerhetsmessig. Fører kortdirektivet hindrer at tilbyder skal kunne tilby både opplærings- og prøvevirksomhet, slik at det må være en virksomhet som er uavhengig av trafikkskolebransjen..

Når sensor fatter vedtak om bestått førerprøve, evt. avbryter prøven eller fatter vedtak om avvisning ved ID-kontrollen, kreves hjemmel i lov. Slik hjemmel må etableres dersom tjenesten skal foregå i privat regi.

Om praktiske prøvetjenester legges ut til en privat virksomhet vil det omfatte fjorten ulike fører kortklasser, utrykningsprøver og kjørevurderinger. I tillegg til at det må hjemles i lov, forutsettes det at det finnes tilbydere i markedet med nødvendig soliditet og integritet, geografisk dekning, relevante lokasjoner, muligheter for åpningstid og kapasitet.

Fagmiljøet som håndterer føreropplæring og førerprøver i Norge, er et lite, lukket miljø som i hovedsak utgjøres av de ca. 300 godkjente sensorene i Statens vegvesen og ca. 1100 private trafikkskoler hvorav de fleste kun har 1-2 ansatte.

En privat tilbyder av praktiske prøver må ha tilgang til førerprøvesensorer som tilfredsstillende de internasjonale kompetansekravene og som kan gjennomføre alle aktuelle førerprøver. Slike godkjente sensorer finnes i liten grad utenom i Statens vegvesen, og det kan derfor bli en utfordring å få til en overgang til private samtidig som den kontinuerlige førerprøvevirksomheten opprettholdes.

Antall kjøretøytyper det skal kjøres førerprøver i krever foruten spesialkompetanse hos sensorene, lokasjoner med tilknyttede arealer og fasiliteter for publikum og ansatte. Dette gjør at det vil være en stor utfordring å etablere en privat tjeneste som kan gi et landsdekkende tilbud med kompetente førerprøvesensorer som kan gjennomføre alle aktuelle førerprøver. Spesielt utfordrende er det fordi tilgangen varierer over tid ut fra publikums behov og sesong.

Dersom flere skal tilby tjenesten, vil det kreve mer ressurser fra Statens vegvesen ved at noen av oppgavene vil dupliseres. Likebehandling og likt nivå på førerprøvene kan best oppnås ved at samme aktør har ansvar for å gjennomføre de praktiske prøvene i hele landet.

Det forutsettes at tilbyderen er i stand til å oppfylle både generelle krav som følger av internasjonalt og norsk regelverk og andre kvalitetskrav. En privat leverandør må i tillegg til selve prøvegjennomføringen sørge for at prøvesteder som benyttes oppfyller fastsatte krav og konstruere og vedlikeholde førerprøveruter som oppfyller krav i sentrale retningslinjer samt ha rutiner for oppfølging av juks.

For å sikre at minstekravene i direktivet oppfylles, forutsettes det at Statens vegvesen beholder

- ansvaret for å fastsette retningslinjer for gjennomføring av førerprøver, kriterier for vurdering av prøveprestasjon, og krav til førerprøvesteder
- driften av Autosys trafikant og foto- og signaturregisteret
- instruksjonsmyndighet
- retten til å føre tilsyn

Det forutsettes også at det etableres en klageordning.

Når det gjelder kjøretøy for kandidaten ved prøven, er det i dag trafikkskolen som i de fleste tilfeller stiller kjøretøy til disposisjon, til vanlig den trafikkskolen eleven har tatt opplæring hos. Dette er en forholdsvis kostbar ordning for den som skal kjøre opp. Et alternativ er å

etablere en ordning der instansen som står for gjennomføringen har egne kjøretøy. Noen land har valgt en slik løsning, først og fremst for prøver i klasse B, der prøvevolumet er størst. Dette spørsmålet kan være aktuelt å utrede i forbindelse med eventuell overgang til privat gjennomføring av førerprøvene.

1.2.5.3 Vurdering av administrative konsekvenser

Det vil være vanskeligere å sikre at den som gjennomfører prøven er oppdatert med tanke på direktivkrav og andre regler m.m. når det er en annen aktør som står for gjennomføringen av oppgaven, enn den som har ansvaret for den. Dersom tjenesten skal kjøpes av private, er det viktig å følge opp at kvaliteten ikke forringes, og at minstekrav oppfylles.

For å sikre habilitet hos private aktører må det etableres et godt kvalitetssystem med tilhørende rutiner og rutinebeskrivelser, retningslinjer og krav, og økt tilsynsvirksomhet. Et bidrag til opprettholdelse av kvalitet vil kunne være at Statens vegvesen beholder ansvaret for grunn- og etterutdanning og kvalitetssikring.

Det eksisterer i dag ingen landsdekkende organisasjon med kvalifiserte førerprøvesensorer som står klar til å løse oppgaven med å gjennomføre prøver i alle klasser, utrykningsprøver og kjørevurderinger. Den mest realistiske løsningen vil da være å sette dette ut til en virksom som virksomhetsoverdragelse. Den private aktøren som får oppgaven må ha tilgang til nødvendige personopplysninger fra Autosys trafikant for å kunne kontrollere at det er rett person som gjennomfører prøven, og at personen oppfyller fastsatte krav. For å kunne gjennomføre kjørevurderinger trengs tilgang til særlig kategori av (sensitive) personopplysninger. Før oppgaven eventuelt overføres må det gjøres en personkonsekvensutredning for å vurdere om utleveringen er forsvarlig. Det må også foreligge et behandlingsgrunnlag etter personopplysningsloven. Hjemmel og behandlingsgrunnlag for utlevering av nødvendige personopplysninger må innarbeides i vegtrafikkloven, og følges opp gjennom kontrakter, databehandleravtale og tilsyn.

Vedtak om avvisning på grunn av manglende akseptabel legitimasjon, bestått/ ikke bestått prøve, og i forbindelse med juks, kan ikke delegeres uten vedtaksmyndighet.

Det må vurderes nærmere hvordan man kan regulere forholdet mellom myndighetene og en privat aktør for å ivareta tilstrekkelig kvalitet og rettssikkerhet, herunder likebehandling.

Det må etableres en klageordning. Etter trafikkopplæringsforskriften § 31-6 er det ikke adgang til å klage på sensors skjønsmessige vurdering, men faktiske forhold i forbindelse med den praktiske prøven. Det er også klagerett på avvisningsvedtak og vedtak i forbindelse med juks. Den private aktøren må gjennomføre saksbehandling i forbindelse med klagesaker, noe som igjen krever at det etableres hjemmel i vegtrafikkloven for at de kan gjøre dette.

Videre må det vurderes hvem som skal være klageinstans, og hvordan dette skal reguleres og gjennomføres i praksis med tilgang til bl.a. saksdokumenter og saksbehandlingssystemer. Det må sikres at klageinstansen har kompetanse til å behandle klager på en uhildet måte. Hvordan sikre at den private aktøren følger opp juks på en profesjonell måte når saksbehandling og oppfølging med eventuell politianmeldelse kun vil innebære utgifter? Uansett er det et hjemmelsbehov.

Det må vurderes hvordan juks skal reguleres og følges opp, og om det kan gjøres på en måte som ivaretar rettssikkerheten for den enkelte. Det er for eksempel viktig å sikre likebehandling.

1.2.5.4 Vurdering av økonomiske konsekvenser

Kostnadene for dagens gjennomføring av prøver er i hovedsak lønn, husleie og IKT-kostnader. Det må være økonomisk dekning for saksbehandling i forbindelse med anmeldelser om fusk. Eventuell tilleggsbetaling for slik saksbehandling må hjemles.

Behovet for lokaler som Statens vegvesen i dag bruker til dette formålet faller bort og kan overføres til ny aktør.

Det er registrert timer tilsvarende 168,1 årsverk for gjennomføring og kvalitetssikring av praktiske førerprøver, og 6,1 årsverk for kjørevurderinger. Dersom oppgaven skal overføres private aktører, vil dette kreve en del tilrettelegging fra Statens vegvesens side. Totalt sett vil dette kreve en god del ressurser over lengre tid.

Eksterne tjenesteleverandører må ha et IKT-system som kan kommunisere med systemene Statens vegvesen har. Alternativt kan leverandøren ta i bruk eSensor. Etersom det også er snakk om sensitive personopplysninger, må all kommunikasjon foregå på sikre, krypterte linjer både mellom eventuell tjenesteleverandør og etaten, og internt hos en tjenesteleverandør. Erfaringsvis vil etablering av slik kommunikasjon kreve ressurser i Statens vegvesen.

Kandidatene betaler i dag gebyrer som skal dekke Statens vegvesens kostnader til avvikling av prøven. Ved en overføring av oppgaven til en privat aktør, vil gebyrene for gjennomføringen tilfalle den private aktøren. Samtidig vil Statens vegvesen beholde det overordnede ansvaret for oppgaven og tilhørende kostnader.

Dersom en eventuell privatisering ikke skal medføre økte utgifter for kandidaten, må trolig noe av utgiftene dekkes av staten. Likeså er kjørevurdering i dag gebyrfri og må finansieres dersom private skal overta.

For en privat aktør vil krav til inntjening gjøre det mindre attraktivt å etablere et tilbud i distrikter der etterspørselen er liten.

Fri prisfastsettelse vil kunne påvirke utgiftene til å erverve førerkort, positivt eller negativt. Det er et spørsmål om staten kan gå inn og regulere prisen, evt. at oppgaven settes bort på fast pris/enhetspris. En tilbyder må ta høyde for endringer i kontraktperioden. Innenfor trafikantområdet er det hyppige endringer av ulike slag som vil være prisdrivende.

Dersom den private leverandøren går konkurs, vil tjenesten opphøre, eller mest sannsynlig måtte videreføres, ved at Statens vegvesen må tilføre midler for å opprettholde den. Dette er en samfunnsoppgave som dersom den legges ned vil føre til store problemer, selv i et kort tidsrom. Ved en konkurs vil det neppe være etablerte, konkurrerende selskaper som kan overta på kort varsel, spesielt ikke når kravet også er at tjenesten skal være landsdekkende. Det vil også være en utfordring å på kort sikt skaffe til veie det nødvendige utstyret, lokaliteter og arealer som kreves for å gjennomføre virksomheten.

En privatisering av hele eller deler av tjenesten krever endringer i vegtrafikkloven, førerkortforskriften, trafikkopplæringsforskriften, utrykningsforskriften og sensorforskriften. Det må forventes at Statens vegvesen vil måtte sette av ressurser til opplæring av personell hos en privat tjenesteyter, både i et omfattende regelverk, bruk av IKT-løsninger og ID-arbeidet.

Dersom gjennomføringen skal foregå hos en privat aktør, vil det måtte avsettes ressurser i Statens vegvesen til en tilsynsfunksjon med virksomheten for å sikre at kravene i

fører kortdirektivet følges. Det kreves ulik kompetanse for å kunne føre tilsyn med ulike fører kortklasser, noe som forutsetter et tilsynspersonell med kompetanse innen ulike klasser.

Datatrafikken foregår i dag innen det lukkede nettet til Statens vegvesen. Dersom det skal opprettes sikre linjer til private lokasjoner rundt i landet, vil det også være nødvendig med en viss tilsynsvirksomhet med dette.

Samfunnsøkonomiske vurderinger er ikke gjort av kapasitetsmessige grunner innenfor den disponible tidsrammen.

1.2.5.5 Fremdriftsvurdering

Vegdirektoratet anser at 5 år er en realistisk tid om overføringen skal følge reglene for en offentlig anskaffelse og det forutsettes at regelverksutviklingen foregår parallelt. Det er en stor og kompleks, landsdekkende tjeneste som må bygges opp fra grunnen i det private markedet. Tjenesten må fungere fra første dag ettersom det er en kontinuerlig tilgang av et stort volum av kandidater i de fjorten fører kortklassene som ønsker å gjennomføre praktisk prøve på ulike steder i landet.

Hvis det besluttes at sensorvirksomheten skal privatiseres bør det vurderes om både teoretiske og praktiske førerprøver selges ut etter en anbudskonkurranse som en virksomhetsoverdragelse med ansatte, utstyr og lokaler. Om dette skal gjøres må det foretas en markedsundersøkelse/intensjonskunngjøring om interesse med de vilkår som settes. En slik virksomhet må være uavhengig av trafikkskolebransjen.

5.3.6 1.2.6 Brukerstøtte for selvbetjenings- og bransjeløsninger

For å kunne utføre en fullverdig brukerstøtte forutsettes tilgang til Statens vegvesens systemer som tilgangsstyring, motorvogn- og fører kortregisteret, hendelseslogger mm. Dette er virksomhetskritiske systemer hvor deler av innholdet er taushetsbelagte opplysninger.

1.2.6.1 Beskrivelse av oppgaven

Dagens organisering er bygd (og må bygges) på en grunnmur av kompletterende kompetanse fra flere fag og fagsystemer, gjennom utvikling, testing, andre fagområder innen samme hovedfag, informasjonsverktøy, saksoppfølgingsverktøy, ledelse/styring/administrativ støtte og god informasjon om eksterne samarbeidspartnere/systemer. Dette vil kreve et relativt omfattende og kontinuerlig kompetanseutviklingsopplegg som følge av at det komplekse regelverket og tilhørende datasystem utvikler seg kontinuerlig.

Brukerstøtten jobber etter avtalte prosedyrer og logger alle henvendelser. Alle kundekonsulenter skal ha lik kompetanse, slik at det er det samme for kunden hvem vedkommende snakker med. Dersom brukerstøtte ikke kan svare direkte, undersøker de saken mot relevant fagspesialist og ringer tilbake slik at kunden slipper å kontakte Statens vegvesen flere ganger.

1.2.6.2 Vurdering av eventuell overføring til private virksomheter

Oppgavene som brukerstøtte er i dag sammensatt av faglig og systemteknisk veiledning. Dersom man kjøper tjenester av private for systemteknisk brukerstøtte vil man kunne kjøpe denne tjenesten uten at det er behov for hjemmel i lov.

Ekstern brukerstøtte på førerkort har et begrenset omfang til tross for allerede mange selvbetjeningsløsninger. Dersom andre oppgaver på trafikantområdet overføres til eksterne, for eksempel de praktiske prøvene, kan det være fornuftig å også overføre deler av eller hele brukerstøtteporteføljen på trafikantsiden til samme tilbyder, da mange spørsmål går på timebestilling.

Personellet som er brukerstøtte i dag medvirker i den interne utviklingen av nye løsninger for å kunne gi god støtte til brukerne. Ved en overføring til private vil kompetanseoppbyggingen kreve ressurser både i Statens vegvesen og den private aktøren.

1.2.6.3 Vurdering av administrative konsekvenser

Statens vegvesen anbefaler at man ikke går videre med dette nå på grunn av kompleksiteten i systemene og de utviklingsarbeidene som gjøres de nærmeste årene.

I tillegg arbeides det med robotisering og AI som på sikt vil redusere antall stillinger knyttet til aktiviteten med manuell brukerstøtte.

For å kunne utføre en fullverdig brukerstøtte, forutsetter det at en privat brukerstøtte får tilgang til Statens vegvesens systemer som tilgangsstyring, motorvogn- og førerkortregisteret, hendelseslogger mm. Dette er virksomhetskritiske systemer hvor deler av innholdet er taushetsbelagte opplysninger. Det må derfor gjøres en risikovurdering for å se hvordan en utsetting til private kan løses på en forsvarlig og lovlig måte.

Hvis tjenestene som skal kjøpes fra private, kun skal avgrenses til systemteknisk brukerstøtte, kan dette medføre dårligere brukervennlighet ved at brukere potensielt må henvende seg flere steder.

Dersom det totale omfanget av tjenestene skal utføres av private på tilsvarende måte som de utføres i dag, må det vurderes i hvilken grad det er nødvendig med lov- og eller forskriftsregulering. Dersom det er nødvendig med tilgang til taushetsbelagte opplysninger som er hentet fra Folkeregisteret til Statens vegvesens kunderegister, må dette hjemles i lov.

1.2.6.4 Vurdering av økonomiske konsekvenser

Kostnadene for dagens brukerstøtte er i hovedsak lønn, husleie og IKT-kostnader. Statens vegvesen bruker i dag ca. 16,5 årsverk på brukerstøtte.

For å være i stand til å levere en tjeneste med samme kvalitet som i dag, vil en ekstern aktør ha behov for noen flere ressurser enn dagens organisering da kompetansen er bygd (og må bygges) på en grunnmur av kompletterende kompetanse fra flere fag og fagsystemer, gjennom utvikling, testing, andre fagområder innen samme hovedfag, informasjonsverktøy, saksoppfølgingsverktøy, ledelse/styring/administrativ støtte og god informasjon om eksterne samarbeidspartnere/systemer. Dette vil kreve et relativt omfattende og kontinuerlig kompetanseutviklingsopplegg som følge av at det komplekse regelverket og tilhørende datasystem utvikler seg kontinuerlig.

Dersom oppgaven skal overføres eksterne aktører, må det etableres en tilsynsordning som vil medføre økt ressursbehov for Statens vegvesen.

Utgifter til lønn reduseres noe med en ekstern aktør, men vil trenge noe ekstra samhandlingsressurser, opplærings- samt tilsynsressurser. Faste kostnader og IKT-kostnader

vil ikke nødvendigvis reduseres med tilsvarende antall årsverk, da gjenværende tjenester fortsatt vil ha behov for dette.

Å forholde seg til en ekstern leverandør vil kreve at etatens IKT-ressurser må sette av tid til nødvendig arbeid med sikre kommunikasjonsløsninger, og evt. tilpasninger av de mange systemene de skal være brukerstøtte for.

Ved at brukerstøtten i dag er integrert i Statens vegvesen, vil publikum ha *ett* sted å forholde seg til for å løse en sak. Ved en deling av serviceoppgaven til publikum i en privat tjeneste som har sine fullmakter og innsikt i systemene, og Statens vegvesen som har videre tilganger, vil publikum i mange saker måtte henvende seg to steder for å få løst saken.

Oppdeling av oppgavene kan medføre lavere kvalitet på tjenesten og dårligere brukervennlighet. Fag, system og brukerstøtte forvaltet av samme eier gir kompletterende kompetanse. Faglig kvalitet kan forringes ved oppdeling. En samlet tjeneste vil bedre bidra til å sikre likebehandling, kvalitet og riktig service.

Samfunnsøkonomiske vurderinger er ikke gjort av kapasitetsmessige grunner innenfor den disponible tidsrammen.

1.2.6.5 Fremdriftsvurdering

Dersom det på et gitt tidspunkt blir bestemt at tjenesten skal privatiseres må flere aktiviteter gjennomføres for å legge til rette for en slik løsning er estimert med et forventet tidsbruk 1 til 3 år.

Det må utføres et grunnlagsarbeid/samfunnsøkonomisk analyse, systemendringer, kravspesifikasjon, anbudsprosess og implementering.

1.3 Økt behov for tilsyn ved privatisering av oppgaver

Statens vegvesen fører tilsyn med at virksomheter etterlever de vilkårene som gjelder innenfor ulike områder og på ulike grunnlag. For noen av virksomhetene er det også etablert et system for godkjenning. Formålet med tilsyn er først og fremst å bidra til trafikkikkerhet, men også sikre like konkurransevilkår, hindre svindel, sikre forbrukerrettigheter og bidra til nullutslippssamfunnet.

5.3.7 1.3.1 Vurdering av administrative konsekvenser

Ingen av de private virksomhetene som det i dag føres tilsyn med, har myndighet til å treffe formelle vedtak, men de har i noen tilfeller ansvaret for det faglige grunnlaget (tekniske undersøkelser som PKK eller obligatorisk opplæring) for vedtakene til Statens vegvesen. Denne løsningen er valgt fordi det naturlige utgangspunktet er at myndighetsutøvelse utøves av offentlig myndighet, så vel av hensynet til avgjørelsens legitimitet som rettssikkerhetshensynet.

Statens vegvesens myndighetsutøvelse blir kontrollert gjennom vår egen internrevisjon, og direkte underlagt Riksrevisjonen. Internrevisjon undersøker hvordan oppgavene utføres og er faglig uavhengig og objektiv.

Tilsynsoppgaven, herunder omfanget av tilsynet tilpasses de oppgaver og det ansvar tilsynssubjektet har. Desto større ansvar det legges til den private virksomheten, desto større

krav stilles det til tilsynet. I tillegg til den faglige gjennomføringen, må tilsynet omfatte organisatoriske krav, herunder den private virksomhetens tiltak for å hindre juks og svindel.

I spørsmålet om eventuell privatisering av oppgaver, må det skilles mellom rene servicetjenester og myndighetsoppgaver. Det å treffe vedtak er offentlig myndighetsutøvelse. I en mellomposisjon kommer forberedelse for offentlig vedtak.

Oppgavene som nå er vurdert satt ut til private er av forskjellig karakter. Privatisering av vedtaksmyndighet; enkeltgodkjenning av kjøretøy og avgjørelser knyttet til førerprøve og førerrett, vil betinge at det etableres en offentlig godkjennings- og tilsynsordning for å ivareta myndighetsutøvelsen som en slik privatisering vil innebære. Tilsynet må være grundig og relativt omfattende.

Bruk av private til å forberede vedtak truffet av offentlig myndighet vil også kreve et offentlig godkjennings- og tilsynsapparat, selv om det bare er saksforberedelsen som privatiseres. En slik delt løsning vil, særlig når det gjelder gjennomføring av førerprøve og førerkortutstedelse, by på utfordringer knyttet til vedtak som må treffes på stedet, typisk avvisningstiltak i forbindelse med mangelfull legitimasjon, fusk osv. Samme utfordringer kan nok også oppstå i forbindelse med enkeltgodkjenninger dersom noe av pliktig dokumentasjon som skal fremlegges mangler eller er mangelfull.

I 2018 ble det gjennomført ca. 1960 tilsyn med verksteder og kontrollorgan og 755 tilsyn med trafikkskoler. Det ble avdekket avvik som krevde videre oppfølging i 551 av tilsynene med verksteder og kontrollorgan og i 317 av tilsynene med trafikkskoler og trafikklærere/faglige ledere. Henholdsvis 55 og 60 av disse var vedtak med tilbakekalling av godkjenning.

5.3.8 1.3.2 Vurdering av økonomiske konsekvenser

Det er vanskelig å si noe konkret om hva som kreves av ressurser til tilsyn med de områdene som er nevnt over. Det vil bl.a. avhenge av hvordan de eventuelle private enhetene organiseres funksjonelt og geografisk. Videre hvordan det nærmere grensesnittet mellom hva som skal ivaretas av offentlig myndighet og hva som skal håndteres i de private enhetene avgrenses.

Det er i dag totalt i overkant av 100 personer ansatt i tilsyn i Statens vegvesen. De fleste ressursene benyttes til godkjenning og tilsyn med trafikkskoler/trafikkopplæring og verksteder/kontrollorgan.

Tilsyn med virksomheter som skal ha ansvar for enkeltgodkjenninger av kjøretøy og med avvikling av praktiske og teoretiske førerprøver vil ressursmessig kunne sammenlignes med det som i dag kreves for godkjenning og tilsyn med kontrollorgan og trafikkskoler/-opplæring.

I løpet av de siste årene har det tilkommet stadig nye godkjennings- og tilsynsoppgaver, uten at det er tilført tilsvarende ressurser. I 2018 ble det, gjennom revisjon av forskrift om periodisk kjøretøykontroll som trådte i kraft 1. oktober, tildelt nye godkjennings- og tilsynsoppgaver knyttet til personlig godkjenning av kontrollørene i kontrollorganene, krav om godkjenning og tilsyn med kontrollører som gjennomfører periodiske kjøretøykontroller, samt godkjenning og tilsyn med kursarrangører som gir opplæring til kontrollørene. Det er pr. i dag ca. 10 000-12 000 kontrollører som skal godkjennes og føres tilsyn med. Årlig tilfang av nye kontrollører er estimert til ca. 350. En privatisering av noen av oppgavene vi snakker om i denne sammenheng, vil kreve en vesentlig styrking av tilsynsbemanningen.

Vedlegg 4 – Tabell med oversikt over tjenestestruktur

Tabellen viser både dagens tjenestestruktur og forslag til tjenestestruktur ved utgangen av 2024 for alle Statens vegvesens regioner.

<Tabellen er vedlagt som separat fil>.

Vedlegg 5 – Beskrivelse av tjenestesteder

Her beskrives endringer og begrunnelse for endringene for alle tjenestesteder.

1. Beskrivelse av tjenestesteder i Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark og Oppland

Tjenestested	Kommentarer
Hafslund	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med førerprøver i alle klasser. Kontrollhall med kontroll lette/tunge kjøretøy. ADR- kontroller. Leide lokaler, privat utleier.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Ingen endring til 2025. Betjener lettbilkontroller i Follo med ambulerende bemanning fra 2023.</p> <p>Konsekvens for brukerne Tilbud uforandret.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Noe økt bemanning for hallkontroll på grunn av nedleggelse av tilbud på Mysen, ellers ingen.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Likebehandling og kvalitet</u> Hafslund er en stor stasjon med gode fagmiljø</p> <p><u>Faglige krav</u> Hafslund trafikkstasjon har gode forhold for førerprøver i alle klasser og gode kontrollhaller for lette og tunge kjøretøy.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Stasjonen er lett tilgjengelig og har god effektivitet.</p>
Mysen	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med førerprøver alle klasser, hallkontroll for lette og tunge kjøretøy. Bygg eies av Statens vegvesen. Per mars 2019 åpen 4 dager i uka.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Anbefales legges ned fra 2023.</p> <p>Konsekvens for brukerne Skranke- og teoritjenester, førerprøver MC, lette og andre klasser samt hallkontroll lette kjøretøy flyttes til nytt tjenestested i Follo (inntil 45 km unna). Hallkontroll av tunge kjøretøy flyttes til Hafslund (45 km). Førerprøver tunge klasser (85 i 2018) tilbys på Hafslund eller Lillestrøm (60 km). Hovedtyngden av kundene som i dag har Mysen som nærmeste stasjon bor vest for Mysen. Dette betyr at for gjennomsnittskunden vil reisetiden/avstanden øke med 15-20 min/20-25 km.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Dagens trafikkstasjon kan selges. Dette vil gi bedre utnyttelse av fasiliteter på øvrige stasjoner.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Likebehandling og kvalitet</u> Stasjonen har i dag fagmiljøer med 4-5 medarbeidere i hvert. En sammenslåing med Drøbak i en ny lokasjon i Follo vil gi et styrket fagmiljø med bedre forutsetninger for likebehandling.</p> <p><u>Faglige krav</u> Krav til førerprøver er oppfylt, men MC-kjøregård er noe trang. Kontrollhaller tilfredsstillende krav innenfor de kontroller som gjøres i dag.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Antallet førerprøver på tunge kjøretøy er relativt lite og vi mener dette kan flyttes til Lillestrøm eller Hafslund uten at det gir for store belastninger for brukerne</p>

	<p>For å sikre effektiv drift i området Drøbak – Mysen mener vi det vil være effektivt å legge ned Mysen og overføre mannskap til en ny lokasjon i Follo-området. Dette vil sikre et godt fagmiljø med et kundegrunnlag som tilsier et tilbud 5 dager i uken. Hallkontroll av lette kjøretøy vil flyttes til Follo mens hallkontroll av tunge kjøretøy kan utføres på Hafslund.</p>
Drøbak	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med førerprøver alle klasser, hallkontroll for lette kjøretøy. Bygg leies av Statsbygg. Per mars 2019 åpen 4 dager i uka. Trafikkstasjonen ligger i et område der Frogn kommune har utviklingsplaner og ønske om annen bruk i fremtiden. Det vil derfor ikke være aktuelt å forlenge leieavtalen på stasjonen når denne går ut 31.12.2023.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Anbefales lagt ned fra 2023.</p> <p>Konsekvens for brukerne Skranke- og teoritjenester, førerprøver lette og andre klasser samt hallkontroll lette kjøretøy flyttes til nytt tjenestested i Follo (inntil 25 km unna). MC-prøver (280 stk. i 2018) tilbys i Follo. Førerprøver tunge klasser (326 stk. i 2018) tilbys på Hafslund eller Lillestrøm.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Reduksjon i leieareal på nytt tjenestested. Forutsetter at leie for nye lokaler i Follo ikke blir dyrere enn dagens avtale i Drøbak.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Likebehandling og kvalitet</u> Middels stor stasjon med 21 medarbeidere fordelt på 3 fagmiljøer. <u>Faglige krav</u> De trafikkmessige forhold rundt Drøbak trafikkstasjon tilfredsstillende kravene i alle førerprøveklasser. Kjøregård for MC er litt trang og skaper noen HMS-utfordringer. Kontrollhaller tilfredsstillende krav innenfor de kontroller som gjøres i dag. <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Ettersom det ikke er aktuelt å fortsette på nåværende lokasjon anbefaler vi å etablere ny lokasjon i Follo, hvor aktiviteten og mannskap fra Drøbak og Mysen samles. Vi mener dette vil sikre effektiv drift i fremtiden, et godt fagmiljø og et godt tilbud til brukerne i området. Avstanden fra dagens lokasjon til en ny lokasjon i Follo vil være relativt kort. For mange brukere vil dette også bety en kortere reisevei til tjenestestedet.</p>
Follo	<p>Beskrivelse av tjenestested Nytt tjenestested med skranke- og teoritjenester, førerprøver MC, lette og andre klasser samt hallkontroll lette kjøretøy. Leies.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Nytt tjenestested som erstatter Drøbak og Mysen.</p> <p>Konsekvens for brukerne Vil gi et godt tilbud til befolkningen i søndre Akershus og indre Østfold, med kort reisevei for store deler av brukerne.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Aktivitet samlet på en lokasjon, effektiv ressursutnyttelse og enklere å sikre god kapasitet på tjenestene. Bedre utnyttelse av kjøregård og kontrollhall. Lavere driftskostnader.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: Etablering av ny lokasjon forutsetter at krav og kriterier til førerprøvesteder oppfylles.</p>
Risløkka	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med førerprøver MC, lette og andre klasser. Kontrollhall med kontroll lette/tunge kjøretøy. ADR- kontroller. Leide lokaler, Statsbygg.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Ingen endringer i forhold til dagens tilbud</p> <p>Konsekvens for brukerne Ingen</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</p>

	<p>Leiekostnader til Statsbygg øker fra 2020.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Likebehandling og kvalitet</u> Stor stasjon. Spesialistkompetanse på flere fagområder. <u>Faglige krav</u> Trafikale forhold tilfredsstillende krav til førerprøver i de klasser som kjøres i dag. Gode hallfasiliteter. <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Trafikkstasjonen ligger lett tilgjengelig med T-bane og bil. Vil være store fagmiljø også i fremtiden med mulighet for effektiv drift.</p>
Billingstad	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med førerprøver MC, lette klasser. Kontrollhaller med kontroll lette/tunge kjøretøy. Leide lokaler, Statsbygg. utfordringer med grunnforhold på stedet som har gitt synk/setninger. Har gitt utfordringer blant annet mht. veiing av tunge kjøretøy.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Uendret tilbud frem til 2023, da det erstattes med nytt tjenestested i Sandvika-Asker-området. Tungbilkontroll (ca 525 stk.) anbefales hovedsakelig overført til Drammen (27 km), men noe forventes også til Risløkka (25 km).</p> <p>Konsekvens for brukerne Tungbilkontroll må gjennomføres i Drammen eller på Risløkka.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Nye lokaler vil gi bedre tilpasning til etterspørsel. Bedre utnyttelse av ressurser og hallkapasitet i Drammen og på Risløkka. Forutsetter at husleie og driftskostnader for ny lokasjon ikke øker i forhold til dagens stasjon.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Likebehandling og kvalitet</u> Middels stor stasjon. <u>Faglige krav</u> Trafikale forhold tilfredsstillende krav til førerprøver i de klasser som kjøres i dag. Kontrollhaller tilfredsstillende krav innenfor de kontroller som gjøres i dag. <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Ut ifra krav til effektivisering, likebehandling og god kompetanse anbefales det å samle kontroll av tunge kjøretøy i Drammen og på Risløkka.</p>
Sandvika-Asker	<p>Beskrivelse av tjenestested Servicekontor med tilbud om MC og lettbilprøver og liten hall for kontroll av lette kjøretøy.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Kun bortfall av tungbilkontroll.</p> <p>Konsekvens for brukerne Lite endring i forhold til dagens tilbud.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Nytt tjenestested med kun et hall-løp for lette kjøretøy vil sikre god utnyttelse av dette. Volumet på førerprøver vil være stort og tilsier at det vil være et behov for et fortsatt betydelig fagmiljø på sensorsiden.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: Etablering av ny lokasjon forutsetter at krav og kriterier til førerprøvesteder oppfylles.</p>
Lillestrøm – dagens	<p>Beskrivelse av tjenestested Skranketjenester for førerkort, teori og førerprøver i alle klasser. Trafikkstasjon hvor dagens haller ikke benyttes. Kommunale reguleringsplaner gir begrensninger i forhold til endringer i dagens bygg. Statsbygg har varslet betydelig økning i leie fra 2020.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Flyttes til nye lokaler i området i 2020. Åpner for skranketjenester for kjøretøy.</p> <p>Konsekvens for brukerne Ingen</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</p>

	Flyttes til nytt tjenestested fra 2020. Forutsetter leie på dagens nivå.
Lillestrøm – ny	<p>Beskrivelse av tjenestested Nytt servicekontor med skranketjenester, teori, og førerprøver alle klasser. I tillegg samlokaliseres tilsyn fra Brøtergata i Lillestrøm på samme sted.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Som i dag med tillegg av skranketjenester for kjøretøy.</p> <p>Konsekvens for brukerne Ingen. Bedre skranketjenester enn i dag.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Forutsetter leie på dagens nivå (unngår varslet leieøkning fra Statsbygg).</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Likebehandling og kvalitet</u> En ny lokasjon vil sikre et godt og robust fagmiljø i fremtiden. <u>Faglige krav</u> Etablering av ny lokasjon forutsetter at krav og kriterier til førerprøvesteder oppfylles. <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Etablering av ny lokasjon forutsetter at krav og kriterier til førerprøvesteder oppfylles.</p>
Lillestrøm – Brøtergata	<p>Beskrivelse av tjenestested Kontorsted med ansatte på tilsyn og vegsiden.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Tilsyn flyttes til nytt tjenestested i området. Samling av all SvV -aktivitet i en lokasjon.</p> <p>Konsekvens for brukerne Ingen</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Reduksjon i kontorsteder. Totalt sett lavere leiekostnad.</p>
Jessheim	<p>Beskrivelse av tjenestested Sambruksstasjon med hallkontroll for lette og tunge klasser samt utekontroll.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Åpner for skranketjenester på førerkort senest i 2020. Ellers ingen endring.</p> <p>Konsekvens for brukerne Ingen endring</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Ingen endring. Bedre hallutnyttelse når hallkontroll overføres fra Kongsvinger.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Likebehandling og kvalitet</u> En ny lokasjon vil sikre et godt og robust fagmiljø også i fremtiden. <u>Faglige krav</u> Kontrollhaller tilfredsstillende krav innenfor de kontroller som gjøres i dag. <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Sambruksstasjon med god plassering langs E-6 gir gode muligheter for utekontroll og lett tilgang til stasjonen.</p>
Kongsvinger	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med førerprøver MC, lette og andre klasser samt hallkontroll. Kjøregård for MC plassert på annet område utenfor Kongsvinger. Kontorsted også for vegavdelingen. Lang leieavtale med Statsbygg. Usikkert hvor mange fra vegsiden som vil være lokalisert på Kongsvinger etter 2020. Per mars 2019 åpen 4 dager i uka.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Lite volum på MC-prøver (89 i 2017). Dette tilbudet anbefales lagt ned fra 2021 og flyttes til Lillestrøm. Antall hallkontroller i 2017 er 1022 lette og 262 tunge. Tilbudet om hallkontroll anbefales lagt ned fra 2025. Fra 2025 vil Kongsvinger være et servicekontor med tilbud om teori og lette førerprøver.</p> <p>Konsekvens for brukerne MC-prøver må gjennomføres på Lillestrøm fra 2021 (75 km). Hallkontroller må gjennomføres på Jessheim (65 km) fra 2025.</p>

	<p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Bedre utnyttelse av hallkapasitet på Jessheim fra 2025. Reduksjon av lokaler og leie på Kongsvinger.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Likebehandling og kvalitet</u> Liten stasjon med små og sårbare fagmiljø spesielt på sensor- og hallkontrollsidene. <u>Faglige krav</u> Trafikale forhold tilfredsstillende krav til førerprøver i de klasser som kjøres i dag. Kontrollhall tilfredsstillende krav innenfor de kontroller som gjøres i dag. <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Ut ifra krav til effektivisering, likebehandling og god kompetanse anbefales det å flytte hallkontroller til Jessheim fra 2025.</p>
Hamar	<p>Beskrivelse av tjenestested Servicekontor med skranke, teori og førerprøver i alle klasser. Leiekontrakt med privat utleier.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Ingen endring frem til 2025.</p> <p>Konsekvens for brukerne Ingen</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Hamar betjener i dag førerprøver på Elverum. Dette fortsetter på Hamar når Elverum legges ned i 2021. Videre må Hamar overta MC-prøver for Tynset fra 2020.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Likebehandling og kvalitet</u> Gode fagmiljø. <u>Faglige krav</u> Trafikale forhold tilfredsstillende krav til førerprøver i alle klasser. <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> God plassering og lett tilgjengelig stasjon. Gode fagmiljø med effektiv drift.</p>
Elverum	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser og kontroll av lette kjøretøy. Førerprøver bemannes i dag med ambulerende sensorer fra Hamar. Bemanning fra Elverum gjennomfører ambulerende hallkontroll tunge kjøretøy på Husum (8 km). Husum er kontrollstasjon for ADR. Førerprøver gjennomføres med ambulerende mannskap fra Hamar. Leiekontrakt med privat utleier. Per mars 2019 åpen 4 dager i uka.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Mannskap for hallkontroller flyttes til ny sambruksstasjon på Ånestad (10 km) i 2021. Øvrig tjenestetilbud på Elverum legges ned fra 2021.</p> <p>Konsekvens for brukerne Skranke- og teoritjenester samt førerprøver må gjennomføres på Hamar (27 km)</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Reduksjon i fremtidige leiekostnader. En samling av tjenestene på Ånestad og i Hamar vil sikre bedre kapasitet på tjenestene og gode, robuste fagmiljø.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Likebehandling og kvalitet</u> Lite fagmiljø som betjener skranke og teori. Anbefales samlet på Hamar for å sikre kvalitet og likebehandling. <u>Faglige krav</u> Trafikale forhold tilfredsstillende krav til førerprøver i de klasser som kjøres i dag. Kontrollhall tilfredsstillende krav innenfor de kontroller som gjøres i dag. <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Ut ifra krav til effektivisering, likebehandling og god kompetanse anbefales det å samle tjenestene på Ånestad og Hamar i fremtiden. Med kort avstand til Ånestad og Hamar og gode kommunikasjonsmuligheter vurderes belastningen for brukerne i form av økt reisevei og kostnad til å være relativt lav.</p>

Tynset	<p>Beskrivelse av tjenestested Er i dag trafikkstasjon med tilbud om MC, lettbil og andre førerprøver samt hallkontroll lette og tunge. Trafikkstasjonen er et eldre bygg som eies av Statens vegvesen. Flere bygg på eiendommen inkludert kontorsted for ansatte i vegavdelingen. Deler av bygg utleid. Per mars 2019 åpent 3 dager pr uke. Mannskap fra Tynset bemanner Røros trafikkstasjon 2 dager i uka når Tynset er stengt. MC-prøver betjenes i dag med ambulerende bemanning fra Hamar eller Otta.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Tilbud om MC prøver (30 stk. i 2017) legges ned fra 2020</p> <p>Konsekvens for brukerne Når tilbud om MC prøver legges ned må brukerne benytte Otta (170 km), Trondheim (170 km) eller Hamar (215 km).</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Tynset betjener servicekontor på Røros to dager per uke med skranketjenester, teori og lette førerprøver. Hallkontroll kan betjenes med ambulerende bemanning fra Otta eller Ånestad. Dersom tilbudet på Røros legges ned vil etterspørselen derifra betjenes på Tynset og det kan vurderes hvor mange dager pr uke det skal være åpent.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Likebehandling og kvalitet</u> Liten stasjon 1-3 medarbeidere på hvert fagområde. Sikring av kvalitet og likebehandling er en utfordring spesielt for hallkontroll og førerprøver. <u>Faglige krav</u> Trafikale forhold tilfredsstillende krav til førerprøver i de klasser som kjøres i dag. Kontrollhaller tilfredsstillende krav innenfor de kontroller som gjøres i dag, med noe begrensning i forhold til høyde på kjøreport (høye tunge kjøretøy). <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Ut ifra krav til effektivisering, likebehandling og god kompetanse anbefales det å legge ned tilbudet om MC-prøver. For øvrige tjenester vurderes det at belastningen for brukerne i form av økt reisevei og kostnad vil være for stor til at det gjøres endringer fra dagens tilbud.</p>
Lillehammer	<p>Beskrivelse av tjenestested Er i dag servicekontor med MC, lettbil og andre førerprøver, samt lettbilkontroller. Mannskap fra Lillehammer utfører også mobile hallkontroller hos bransjen (248 tunge kontroller i 2017). MC prøver betjenes med ambulerende sensor fra Otta/Gjøvik. Har ikke tilgang på kjøregård etter 2020.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Tilbud om MC prøver (65 stk i 2017) legges ned fra 2020. Dette flyttes til Gjøvik (52 km). Fra 2021 avvikles tilbudet om lette hallkontroller mens øvrige tjenester flyttes til regionvegkontoret i nabobygget.</p> <p>Konsekvens for brukerne Lengre reisevei for kunder til MC (Gjøvik) og hallkontroll. (Gjøvik – 52 km, Ånestad – 78 km og Otta – 104 km).</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Flytting fra dagens lokaler gir bedre muligheter for utleie og sikrer bedre utnyttelse av lokalene i regionvegkontoret. Lavere leiekostnader.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Likebehandling og kvalitet</u> Liten stasjon med få medarbeidere på hvert fagområde. MC-prøver og hallkontroll anbefales flyttet til Gjøvik for å sikre gode fagmiljø. <u>Faglige krav</u> Trafikale forhold tilfredsstillende krav til førerprøver i de klasser som kjøres i dag. Stor usikkerhet rundt mulighet for tilfredsstillende kjøregård i 2020. Kontrollhall tilfredsstillende krav innenfor de kontroller som gjøres i dag. <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Med usikkerhet rundt kjøregård samt krav til effektivisering, likebehandling og god kompetanse anbefales det å flytte MC-prøver og hallkontroll til Gjøvik i fra 2021.</p>

Lillehammer – reg. kontor	<p>Beskrivelse av tjenestested Se Lillehammer</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</p> <p>Konsekvens for brukerne</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Legger til grunn økt husleie for TK på 1 mill pr år samt økte driftskostnader på 300.000. Dagens tilbud samlokaliseres i nabolokalene med resten av virksomheten på Lillehammer som beskrevet ovenfor.</p>
Gjøvik	<p>Beskrivelse av tjenestested Er i dag trafikkstasjon med alle tjenester og oppmøtested for 1 mann i utekontrollen. Overtar hallkontroller fra Lillehammer i 2021.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Tilbudet opprettholdes. Oppmøtested for utekontroll-ressurs flyttes fra 2020.</p> <p>Konsekvens for brukerne Ingen</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Antallet førerprøver MC og kontroller i hall vil øke noe som følge av nedlagt tilbud på Lillehammer. Bedre utnyttelse av kontrollhaller.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Likebehandling og kvalitet</u> Middels stor stasjon med gode fagmiljø. <u>Faglige krav</u> Trafikale forhold tilfredsstillende krav til førerprøver i de klasser som kjøres i dag. Kontrollhall tilfredsstillende krav innenfor de kontroller som gjøres i dag. <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Flytting av MC-prøver og hallkontroll fra Lillehammer vil sikre bedre effektivitet i fremtiden.</p>
Fagernes	<p>Beskrivelse av tjenestested Er i dag servicekontor som er åpent 3 dager pr uke. Teoriprøver 2 dager pr uke. Førerprøver lette, MC og tunge gjøres i dag av ambulerende bemanning fra Gjøvik eller Lillehammer. Nærmeste trafikkstasjon er Gol ca 1 times kjøring/52 km unna. Antall førerprøver: MC 48, lette 379, andre (T) 24. Etter påtrykk fra bransje og politikere ble det åpnet for tungbilprøver på slutten av 2017. I 2018 ble det kjørt 40 tungbilprøver.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Tilbudet foreslås opprettholdt 2 dager per uke. Fra 2019 vil det kun være en ansatt på Fagernes. For øvrig vil det være ambulerende mannskap fra Gol trafikkstasjon og ved behov fra Gjøvik eller Lillehammer.</p> <p>Konsekvens for brukerne Åpningstid reduseres til 2 dager per uke.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Fortsatt tilbud på Fagernes forutsetter at Fagernes kontorsted opprettholdes for øvrige ansatte i SVV på vegsiden. Hvis ikke forutsettes at det kan skaffes alternative lokaler til samme kostnad som dagens lokaler.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Likebehandling og kvalitet</u> Servicekontor med 1 fast ansatt fra 2019. For øvrig ambulerende mannskap. <u>Faglige krav</u> Trafikale forhold tilfredsstillende krav til førerprøver i de klasser som kjøres i dag. <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Under forutsetning av at kostnadene for SVV fortsatt kan holdes på dagens nivå har vi foreløpig vurdert at belastningen for brukerne i form av økt reisevei og kostnad vil være for stor til at det gjøres endringer fra dagens tilbud, ut over det som er beskrevet.</p>

Otta	<p>Beskrivelse av tjenestested Sambruksstasjon med alle tjenester unntatt tunge førerprøver. Tilbudet på Otta opprettholdes. Otta er i dag åpen 4 dager per uke. I 2025 vil skranke- og teoritilbudet kunne bemannes med ambulerende mannskap fra Lillehammer trafikkstasjon. Er i dag også kontorsted for vegsiden.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Opprettholdes med redusert åpningstid. Åpningstiden forventes redusert til 2 dager pr uke i 2025.</p> <p>Konsekvens for brukerne Ingen, bortsett fra redusert åpningstid.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Ingen. Forutsetter at stasjonen vil benyttes av vegsiden i fremtiden.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Likebehandling og kvalitet</u> Liten stasjon med 2-3 medarbeidere på hvert fagområde. <u>Faglige krav</u> Trafikale forhold tilfredsstillende krav til førerprøver i de klasser som kjøres i dag. Kontrollhall tilfredsstillende krav innenfor de kontroller som gjøres i dag. <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Under forutsetning av at kostnadene for SVV fortsatt kan holdes på dagens nivå har vi foreløpig vurdert at belastningen for brukerne i form av økt reisevei og kostnad vil være for stor til at det gjøres endringer i dagens tilbud, ut over det som er beskrevet.</p>
Ånestad	<p>Beskrivelse av tjenestested Det etableres en ny sambrukstasjon ved Rv3/25 mellom Hamar og Elverum fra 2021. Denne erstatter dagens Husum kontrollstasjon. Her vil det være tilbud om lett og tung hallkontroll i tillegg til utekontroll. Ikke tilbud om skranketjenester eller førerprøver. Ånestad vil overta som ADR-stasjon når Husum legges ned i 2021</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Se over.</p> <p>Konsekvens for brukerne Små eller ingen konsekvenser for brukerne.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Anslår årlige driftskostnader til kr 700.000,-. Bygg overtas fra OPS selskap når ferdig i 2021.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: Etablering av ny lokasjon forutsetter at krav og kriterier til oppgaveutførelse oppfylles. Nye kontrollhaller som vil tilfredsstillende de krav som gjelder. Kombinasjon med utekontroll vil gi god utnyttelse av halløp.</p>
Moss	<p>Beskrivelse av tjenestested Ambulerende tilbud om førerprøver lette klasser (ca 1000 førerprøver). Bemannes av sensorer fra Hafslund. Benytter dagens vegkontor som oppmøtested.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Tilbudet opprettholdes.</p> <p>Konsekvens for brukerne Ingen</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Forutsetter fortsatt tilgang til SVV sine kontorlokaler i Moss, også etter 2020.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Likebehandling og kvalitet</u> Ambulerende bemanning fra Hafslund. <u>Faglige krav</u> Trafikale forhold tilfredsstillende krav til førerprøver i de klasser som kjøres i dag. <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Dagens kostnader for SVV for å opprettholde dette tilbudet er relativt små og vi har foreløpig vurdert at belastningen for brukerne i form av økt reisevei og kostnad vil være for stor til at det gjøres endringer i dagens tilbud.</p>

2. Beskrivelse av tjenestesteder i Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust- og Vest-Agder

STED	KOMMENTARER
Flekkefjord	<p>Beskrivelse av tjenestested: I dag eid bygg sammen med vegavdelingen. Flere ansatte på vegsiden enn TK. For store lokaler for TK pr 1.1.25 Har i dag prøver kl A og B -ingen kontrollhall.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud: Fra trafikkstasjon til servicekontor. Åpent 3 dager pr uke-vurderes ned til to dager. Opprettholder teori (ca 1400 pr år) og prøver kl B (ca 750 pr år). Kl A tilbudet nedlegges (ca 80 prøver pr år) og flyttes til Kristiansand fra 2021. Traktor kjøres ambulerende</p> <p>Konsekvenser for brukerne: Lengre veg for prøver kl A da disse går til Kristiansand eller Stavanger.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur: TK kan flyttes til offentlig servicekontor, men i og med eid bygg med andre avdelinger er billigste alternativ å opprettholde i dagens bygg.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier Tilfredsstillere kravene til avvikling av førerprøver alle klasser. Grunnet lavt volum på kl A og en MC bane som etter HMS vurdering av banen ikke anses som fullt ut egnet grunnet lite plass og kryssende behov med annen virksomhet (HMS) velger man å flytte MC tilbudet til Kristiansand. Avstanden er ca. 110 km -1,5 t reiseveg. Flekkefjord har ubetjent utekontrollplass ved E39 som brukes til ambulerende utekontroll og er spesielt viktig vinterstid. Denne beholdes.</p>
Mandal	<p>Beskrivelse av tjenestested: Servicekontor med merkantilt tilbud/teori (ca. 1600 pr år) og førerprøver kl B (ca. 950 pr år). Leid bygg med utløp 2022- er i dag TK's nest dyreste trafikkstasjon fordelt kostnad pr ansatt.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud: Legges ned pr 1.1.23</p> <p>Konsekvenser for brukerne: Tjenestene flyttes til Kristiansand som er ca. 25 min å reise.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur: Leid bygg, der leiekontrakt utgår ila 2022. Førerprøvene er kjørt ambulerende fra Kristiansand slik at flytting får ingen økt bemanningskonsekvens. Teori tas i Kristiansand uten behov for kapasitets endring</p> <p>Vurdering av krav og kriterier Stasjonen tilfredsstillere kravene til oppkjøringssted kl B/BE og er i dag betjent ambulerende fra Kristiansand. Man velger å flytte tilbudet til Kristiansand 38 km unna og ca 35 min da dette medfører en kort endring i reiseveg og vil gi en langt større fleksibel bruk av sensorer. Leieforholdet kan da avvikles.</p>
Kristiansand og Lohnelier	<p>Beskrivelse av tjenestested: I dag er Kristiansand (Rige) fullverdig trafikkstasjon med utekontrollstasjon tilknyttet. Alle prøver A (ca. 400 pr år), B (ca. 3000 pr år) Tunge (ca. 450) pr år, teori (ca. 5500 pr år).</p> <p>Stasjonen er samlokalisert med øvrige SVV avdelinger i felles bygg.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud: Kristiansand ses i sammenheng med bygging av Lohnelier i fm. ny ringveg rundt byen og ny E39. Dagens plassering av utekontrollstasjonen vil ikke fange opp E39 trafikken ved omlegging av vegnettet. Det er derfor ment å bygges ny utekontrollstasjon v</p>

	<p>/Lohnelier i samarbeid med Nye Veger. Prosessen er allerede på planstadiet. Denne gjøres til sambruksstasjon der all hallkontroll lett og tunge og ADR inngår. Gammel utekontrollstasjon og hallene på Rige kan avvikles.</p> <p>Prøver kjøres fra SVV bygg på Rige hvor man har teori og merkantile tjenester.</p> <p>MC (ca 700 pr år) kjøres som i dag fra Skantraf hvor det er meget gode bane forhold.</p> <p>Tunge kjøres i dag fra Rige, men vurderes flyttet til Skantraf om mulig allerede i 2020.</p> <p>Dato for ny sambruksstasjon er ikke avklart, men antas kunne skje i perioden 2023-2025,men er satt til 1.1.25</p> <p><u>Konsekvenser for brukerne:</u></p> <p>Få eller ingen endringer. Teknisk hall flyttes til Lohnelier, men det er liten endring i reiseveg for lokale brukere. Det blir noe lengre veg for brukere fra Stoa, men ny infrastruktur vil redusere avstanden.</p> <p><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</u></p> <p>Frigjøre dagens kontrollhaller samt arealer ved Rige utekontrollstasjon. Mer integrering med SVV avdelinger på merkantil side.</p> <p>Sensorbemannning nivelleres for å ta imot B fra Mandal, samt ambulerende tunge til Arendal.</p> <p><u>Vurdering av krav og kriterier</u></p> <p>Kristiansand tilfredsstillende alle krav og kriterier til førerprøvested.</p>
Evje	<p><u>Beskrivelse av tjenestested:</u></p> <p>Trafikkstasjon med førerprøver kl B (ca 570 pr år) og ambulerende lette hall en dag uka.</p> <p><u>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</u></p> <p>Legges ned 2021.</p> <p>Volumet anses forholdsvis lavt og er også «kunstig» høyt da en andel av disse er tilfangsprøver fra Kristiansand og Arendal.</p> <p><u>Konsekvenser for brukerne:</u></p> <p>Førerprøver går til Kristiansand (ca 75%) eller Arendal (ca 25%).</p> <p>Traktorprøver (37 pr år) vil kunne kjøres ambulerende.</p> <p>Myndighetskontroller (ca 200 pr år) går til Kristiansand.</p> <p><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</u></p> <p>Eid bygg sammen med andre SVV avdelinger. Ingen stasjonert B sensor slik at prøvene kjøres ambulerende i dag. Endringen gir derfor samlet sett noe mer kapasitet i Kristiansand og Arendal ved at man unngår ambulerende.</p> <p><u>Vurdering av krav og kriterier</u></p> <p>Som førerprøvested kl B anses Evje å ligge i nedre vanskelighetsgrad mht. veg- og trafikkforhold. Det er vanskelig å opprettholde krav om min 6 ulike ruter og flere samt området er lite mht. definisjon som by og tettsted.</p> <p>Har vært foreslått nedlagt tidligere grunnet manglende oppnåelse av kriterier.</p> <p>Halltilbud lette en dag i uka legges ned. Lavt volum og leid hall med lite gunstige fasiliteter.</p> <p>Avstanden til Kristiansand er 65 km og ca 50 min reiseveg og til Arendal 78 km og 70 min reiseveg.</p>
Arendal	<p><u>Beskrivelse av tjenestested:</u></p> <p>Fullverdig trafikkstasjon i dag med utekontrollfasiliteter knyttet til E18</p> <p><u>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</u></p> <p>Hallkontroll lett/tunge flyttes til Lohnelier(Kristiansand).</p> <p>Førerprøver kl A (ca 200 pr år) flyttes til Kristiansand(Skantraf) ca 35 min kjøreveg. Det samme med tunge bortsett fra elever fra Blakstad vgs.</p> <p>Teori og førerprøver kl B samt merkantil resttjeneste flyttes til Harebakken og samlokaliseres med øvrige SVV avdelinger der.</p> <p>Tilsyn flyttes til Harebakken.</p> <p>Vurderingsprøver kjøres ambulerende fra Kristiansand evt. ved de sensorene som kjører kl B fra Harebakken avhengig av kompetanse.</p> <p>Utekontrolldelen vurderes nedlagt og om behov etableres som enklere utekontrollplass på strekningen Arendal-Kristiansand. Dette må ses i sammenheng med øvrige utekontrollfasiliteter og behov.</p> <p>Ved en slik løsning kan bygget avhendes. Tidshorisont 1.1.25</p> <p><u>Konsekvenser for brukerne:</u></p>

	<p>Noe lengre reiseveg til prøver kl A og evt. en del av de tunge samt for kontroller i hall.</p> <p><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</u> Dersom man legger ned eller flytter utekontrollaktiviteten kan Stoa avhendes. MC bane nedlegges, alternativt kan den leies ut. Fasilitetene for MC bane er langt bedre ved Skantraf (Kristiansand) enn på Stoa. Sistnevnte ligger akkurat innenfor minimumskravene.</p> <p><u>Vurdering av krav og kriterier</u> Arendal fyller krav og kriterier til førerprøvested. Kl A flyttes for bedre ressursutnyttelse. Reiseavstand til Skantraf i Sørlandsparken er 58 km og ca. 38 min reiseveg. Tunge prøver flyttes også til Kristiansand og man ønsker å samle all tung oppkjøring på samme sted på Skantraf. Det opprettholdes tungt tilbud gjennom <u>ambulerende sensorer</u> for å dekke behovet fra Blakstad VGS. Flytting av hallkontroller til Lohnelier frigjør arealer, samt gir samling av tekniske tjenester for bedre ressursutnyttelse. Reisevegen øker for dagens hallbrukere til ca 85 km og 65 min reisetid. Med ny E18/E39 og ringveg rundt Kristiansand vil reisetiden bli ytterligere kortere.</p>
Rjukan	<p><u>Beskrivelse av tjenestested:</u> Trafikkstasjon - åpent en dag uka-teori (ca 380 prøver pr år) og prøver kl B (ca 240 pr år), myndighetskontroll lette (ca 90 kontroller pr år).</p> <p><u>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</u> Legges ned 1.1 2021-lavt volum. Rjukan gir i dag begrensede muligheter innenfor emnet trafikkforhold</p> <p><u>Konsekvenser for brukerne:</u> Prøver kl B forventes flyttet til Notodden ca 60 min reisetid</p> <p><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</u> Leieforhold opphører.</p> <p><u>Vurdering av krav og kriterier</u> Rjukan ligger i nedre del av å tilfredsstillende krav og kriterier til førerprøvesteder. Det er begrensede muligheter for å vurdere trafikkforhold og delvis også vegforhold. Vanskelig å fylle kravet om flere ruter. Tilfanget av prøver er også for lite til å forsvare opprettholdelse. Reiseavstand til Notodden er 75 km.</p>
Skien og servicesenter Gråtenmoen	<p><u>Beskrivelse av tjenestested:</u> Skien trafikkstasjon med alle tjenester -ikke utekontroll. Kl A (ca 300 pr år), kl B (ca 2600 pr år) og tunge (ca 200 pr år). Ca 5000 teori pr år.</p> <p><u>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</u> Tjenestetilbudet i Skiensområdet må ses i sammenheng med ny sambruksstasjon på Lønnebakke («nye Lanner») og endringer av tjenestetilbudet i Tønsbergområdet. Skien trafikkstasjon foreslås nedlagt og leieforhold opphøres. Merkantile tjenester, teori og alle typer førerprøver flyttes til Gråtenmoen som i dag eies av Svv. Området ligger kort avstand fra dagens stasjon og har fasiliteter som kan brukes ved enkle endringer. MC bane kan etableres på området. Førerprøver kl A (ca 440 pr år) og tunge (300 pr år) fra Tønsberg flyttes hit. <u>Samlet vil Gråtenmoen ha:</u> Kl A ca 800 prøver, Kl B/BE ca 3000 prøver, Tunge: ca 500 prøver .Teori: ca 6500 prøver. Hallkontroll lett (ca 1800 pr år)og tunge (ca 700 pr år) og ADR flyttes til ny sambruksstasjon på Lønnebakke langs E18</p> <p><u>Konsekvenser for brukerne:</u> Minimale endringer for merkantile og førerprøver. Kan gi noe lengre reisevei i fm. teknisk kontroll i hall. Ca 18 km fra dagens trafikkstasjon til Lønnebakke sambruksstasjon men kompenseres ved at tilgjengeligheten til Lønnebakke er enklere enn til dagens trafikkstasjon.</p> <p><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</u> Gråtenmoen må dimensjoneres for førerprøveaktiviteten. Tunge kjøretøyer fjernes fra trafikkert vegnett og til E18</p>

	<p>Vurdering av krav og kriterier Tilfredsstill krav og kriterier til førerprøvested alle klasser</p>
Tønsberg og sambruksstasjon Lønnebakke	<p>Beskrivelse av tjenestested: Trafikkstasjon med alle tjenester-uten utekontroll. Kl A (ca 440 pr år), kl B (ca 3700 pr år) og tunge (ca 300 pr år)</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud: Tønsberg trafikkstasjon på ÅS legges ned. Førerprøver kl A og tunge flyttes til servicesenter Gråtenmoen i Skien Hallkontroll lette og tunge, ADR flyttes til sambruksstasjonen Lønnebakke («Nye Lanner»).</p> <p>Lønnebakke vil få ca 5600 lette kontrollere og ca 3000 tunge kontrollere. Endringstidspunkt er satt til 1.1.25. Prosessen med etablering av «nye Lanner» er i gang, men dato ikke fastsatt. Endringene må ses i sammenheng.</p> <p>Konsekvenser for brukerne: Teknisk tungbilmiljøet samles på Lønnebakke langs E18. Noe lengre reisevei fra Tønsberg, men opprettholdelse av aktivitet langs hovedaksen kompensere delvis for dette. Lengre reiseveg for førerprøver fra Tønsberg kl A og tunge-ca 60 min</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur: Trafikkstasjonen på Ås kan avhendes. Løsningen vil gi bedre tilgjengelighet for tunge, samt at vi avstemmer reiseavstandene langs befolkningsaksen og E18 ved at tilbudene legges i Drammen, Skien, Kristiansand.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier Kjøres ikke førerprøver fra Lønnebakke. Tønsberg tilfredsstill alle krav og kriterier til førerprøvested. Man velger å flytte kl A og tunge til Gråtenmoen for å samle ressurser og kompetanse. Reiseavstand fra trafikkstasjonen til Gråtenmoen i Skien er ca 65 km og 55 min Reiseavstand fra trafikkstasjonen til Lønnebakke er 49 km og ca 35 min</p>
Tønsberg Statens Park	<p>Beskrivelse av tjenestested: Kundesenter for teoriprøver og merkantile tjenester (teori: <u>samlet</u> ca 7000 prøver pr år)</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud: Merkantile tjenester, teori og førerprøver kl B/BE kjøres fra Statens Park. Ambulerende kjøring av vurderingsprøver evt. av stasjonerte B sensorer med kompetanse. Fanger også opp deler av prøver kl B fra Larvik.</p> <p>Konsekvenser for brukerne: Bedring av tilbudet-Kl B legges til Statens Park som er bynært</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur: Trenger noe økt plassmengde samt avklare område for oppstart prøver kl B/BE</p> <p>Vurdering av krav og kriterier Statens Park tilfredsstill krav og kriterier til førerprøver kl B/BE.</p>
Larvik	<p>Beskrivelse av tjenestested: Kundesenter med førerprøver kl B (ca 1500 prøver pr år)</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud: Larvik legges ned 2021.</p> <p>Konsekvenser for brukerne: Teori og prøver kl B flyttes til Tønsberg/Skien. Et estimat sier 60 % til Tønsberg og 40 % til Gråtenmoen Skien.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur: Avvikle leieforhold</p> <p>Vurdering av krav og kriterier Tilfredsstill krav og kriterier til førerprøver. Avvikles da reiseavstanden til annet oppmøtested (Gråtenmoen eller Tønsberg Statens park) er forholdsvis liten, og leieforhold kan opphøre. Reiseavstand til Gråtenmoen ca 33 km og ca 40 min Reiseavstand til Statens Park Tønsberg ca 39 km og 54 min</p>
Gol	<p>Beskrivelse av tjenestested: Ny sambruksstasjon åpnet vinter 2019</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</p>

	<p>Gol består som sambruksstasjon med hall lette og tunge samt førerprøver alle klasser unntatt tunge. Bruken må ses i sammenheng med opprettholdelse av ambulerende tjenester på Fagernes.</p> <p>Gol får en åpningstid på 3 dager uka. De to resterende dagene ambulerer merkantil/teori og sensor A/B til Fagernes A (ca. 45 prøver) B (ca. 380 prøver)</p> <p><u>Samlet</u>: ca. 1050 prøver begge steder pr år.</p> <ul style="list-style-type: none"> Ambulerende utekontrollplass <p><u>Konsekvenser for brukerne:</u> Ingen</p> <p><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</u> Ny sambruksstasjon-Åpningstid 3 dager uka vil gi oss mulighet til å ambulere to dager uka til Fagernes og opprettholde merkantile/teori og prøver kl A/B på Fagernes.</p> <p><u>Vurdering av krav og kriterier</u> Tilfredsstill krav og kriterier til førerprøvesteder, men noe begrenset i forhold til trafikkforhold spesielt for å tilfredsstille krav variasjon i steder med 30-40-50 km grenser. Lavt volum, men opprettholdes da også Fagernes dekkes, samt uforholdsmessig lang avstand til alternativt tjenestested. Har MC bane, men bør utbedres og vurderes på nytt.</p>
Kongsberg	<p><u>Beskrivelse av tjenestested:</u> Trafikkstasjon med førerprøver kl A (ca. 50 pr år) og kl B (ca. 1100 pr år)</p> <p><u>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</u> Legges ned 1.1.23</p> <p><u>Konsekvenser for brukerne:</u> Tjenestene vil legges til Drammen og Notodden og fordele seg anslag 50/50.</p> <p><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</u> Avvikler bruk og drift</p> <p><u>Vurdering av krav og kriterier</u> Tilfredsstill krav og kriterier til førerprøver. Har egen mc bane. Legges ned grunnet lavt grunnlag og relativt kort avstand til nytt tjenestested. Kan da avhendes. Reiseavstand til Drammen trafikkstasjon ca 45 km og ca 50 min. Reiseavstand til Notodden trafikkstasjon ca 30 km og ca 40 min.</p>
Drammen	<p><u>Beskrivelse av tjenestested:</u> Fullverdig trafikkstasjon</p> <p><u>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</u> Beholder alle dagens tilbud-<u>Samlet</u> ca 5000 prøver Dimensjoneres for å ta imot økt kl B fra Kongsberg, Ingen økning i førerprøver da Billingstad opprettholder A og B. Forventet økning tunge kontrollert i hall ca 400 fra Billingstad</p> <p><u>Konsekvenser for brukerne:</u> Ingen</p> <p><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</u> Økt teknisk behov hall tunge.</p> <p><u>Vurdering av krav og kriterier</u> Tilfredsstill krav og kriterier til alle førerprøver.</p>
Dalen	<p><u>Beskrivelse av tjenestested:</u> Førerprøver kl B ca 90 pr år</p> <p><u>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</u> Legges ned 2020.</p> <p><u>Konsekvenser for brukerne:</u> Prøvene kjøres ved Notodden eller Gråtenmoen-Skien -</p> <p><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</u> Opphører</p> <p><u>Vurdering av krav og kriterier</u> Tilfredsstill ikke krav og kriterier til førerprøvesteder. For lavt volum til å opprettholdes Reiseavstand til Notodden er ca. 113 km og reisetid 105 min. Reiseavstand til Gråtenmoen-Skien ca 132 km og 2 timer</p>

Kragør	<p>Beskrivelse av tjenestested: Førerprøver kl B ca 220 pr år</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud: Legges ned 2020</p> <p>Konsekvenser for brukerne: Prøvene kjøres i Skien/Gråtenmoen evt ved Arendal-reiseveg ca 1 time</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur: Brukt ambulerende sensor i dag så er inne i dagens tall</p> <p>Vurdering av krav og kriterier Tilfredsstill kun delvis krav og kriterier til førerprøvesteder. Spesielt på trafikkforhold er vurderingsgrunnlaget i nedre grenseland. Lavt volum. Reiseavstand til Skien Gråtenmoen ca 60 km og reisetid ca 1 time Reiseavstand til Arendal – Stoa ca 77 km og reisetid 70 min</p>
Hønefoss	<p>Beskrivelse av tjenestested: Fullverdig trafikkstasjon i dag</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud: Ingen endringer -ambulerende utekontrollplass</p> <p>Konsekvenser for brukerne: Ingen</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur: Ingen</p> <p>Vurdering av krav og kriterier Tilfredsstill krav og kriterier til alle typer førerprøver.</p>
Notodden	<p>Beskrivelse av tjenestested: Fullverdig trafikkstasjon</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud: Opprettholder merkantile tjenester og teori samt førerprøver kl B. Prøver kl A legges ned i 2023/25 og flyttes til Gråtenmoen-Skien (ca. 60 pr år). Tunge prøver kjøres <u>ambulerende</u> fra Skien for å opprettholde tilbud til VGS skoleutdanning. Teknisk hall lett og tung opprettholdes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ambulerende utekontrollplass <p>Konsekvenser for brukerne: Lengre veg for prøver kl A - reiseveg ca. 1 time</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur: B prøver fra Rjukan dekkes i dag da disse har vært kjørt ambulerende</p> <p>Vurdering av krav og kriterier Tilfredsstill krav og kriterier til førerprøver. Kl A flyttes da grunnlaget er forholdsvis lite. Tunge prøver opprettholdes ambulerende for å dekke behovet fra VGS. Reiseavstand til Gråtenmoen i Skien for førerprøver klasse A, er 63 km – ca 1 t.</p>

3. Beskrivelse av tjeneststeder i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane

Sted	Kommentarer
Bergen sentrum	<p>Beskrivelse av tjenestested: Kundesenter med teoriprøver og behandling av rettighetsbevissaker. Leide lokaler, samlokalisert med resten av SVV i Bergen og jernbanedirektoratet.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud: Servicekontor med tilbud om teoriprøver og behandling av rettighetsbevissaker.</p> <p>Konsekvens for brukerne: Tilbud uforandret</p>

	<p><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</u> Ingen</p> <p><u>Vurdering av krav og kriterier:</u> <u>Likebehandling og kvalitet</u> Bergen sentrum er et stort servicekontor med et godt merkantilt fagmiljø. <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Servicekontor er i Bergen sentrum nær bybane og Bergen busstasjon. Servicekontoret er samlokalisert med vegkontorets resepsjon.</p>
Bergen Åsane	<p><u>Beskrivelse av tjenestested:</u> Sambruksstasjon med førerprøver lette/tunge klasser, MC, forvaltningskontroll for lette/tunge kjøretøy, ADR- kontroller, ulykkeshall, kjøretøyregistrering, rettighetsbevishandling etter praktisk prøve, tilsyn og utekontroll. Leide lokaler. Utfører ikke førerkorttjenester i skranke.</p> <p><u>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</u> Ingen endringer.</p> <p><u>Konsekvens for brukerne:</u> Ingen</p> <p><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</u> Øke bemanningen noe for å kunne bidra i ambulering til andre lokasjoner. Viktig å videreutvikle kjøretøyområdet.</p> <p><u>Vurdering av krav og kriterier:</u> <u>Likebehandling og kvalitet</u> Stor stasjon. Spesialistkompetanse på flere fagområder. <u>Faglige krav</u> Trafikale forhold tilfredsstillende krav til førerprøver i alle klasser. Gode hallfasiliteter. <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Trafikkstasjonen ligger lett tilgjengelig med bil og kollektivt. Vil være store fagmiljø også i fremtiden med mulighet for effektiv drift.</p>
Førde	<p><u>Beskrivelse av tjenestested:</u> Sambruksstasjon med førerprøver lette/tunge klasser, MC, forvaltningshall for kontroll av lette/tunge kjøretøy, ADR- kontroll, kjøretøyregistrering, teoriprøver, rettighetsbevis, tilsyn og utekontroll. Leide lokaler, samlokalisert med Veg, HRA og Vegdirektoratet.</p> <p><u>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</u> Avvikle dagens sambruksstasjon pga utfordringer med reguleringsplan for området. Etablere et kundesenter i Førde sentrum med rettighetsbevissaker og teoriprøver. I tillegg etablere ny sambruksstasjon ved Moskog/ny plass ved E39, for avvikling av førerprøver lette/tunge klasser, MC, forvaltningskontroll av lette/tunge kjøretøy, kjøretøyregistrering og utekontroll. Som følge av lav kapasitet og krav til spesialisering på ressurser, avvikles tilbud om ADR-kontroll (Førde er i dag en hjelpestasjon til Bergen).</p> <p><u>Konsekvens for brukerne:</u> To ulike lokasjoner i Førdeområdet. ADR kontroll må gjøres i Bergen eller Ålesund.</p> <p><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</u> Øke bemanningen over tid på sensor og forvaltningskontroll av lette/tunge kjøretøy for å sikre kapasitet til å utføre ambulerende tjenester.</p> <p><u>Vurdering av krav og kriterier:</u> <u>Likebehandling og kvalitet</u> Utfører alle tjenester i et stort fagmiljø. Nye fasiliteter bygges i hht. krav for å tilfredsstillende planlagt aktivitet. <u>Faglige krav</u> Trafikale forhold tilfredsstillende krav til førerprøver alle klasser. For utekontroll er dagens område for lite til å utføre effektiv utekontroll og hensette vogntog/kjøretøy. Derfor flyttes kontrollaktivitet til Moskog. <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u></p>

	<p>Etablerer også ny MC kjøregård på Moskog for å gjennomføre MC prøver på oppmøtestedet til sensor.</p> <p>Kundesenter blir liggende sentrumsnært, mens kontrollstasjon blir liggende langs E39 ved Moskog.</p> <p>Reiseavstand fra Førde for utførelse av ADR kontroll er til Bergen 162,4 km (2 t 52 min) eller Ålesund 210,8 km (4 t 4 min).</p>
<p>Haugesund</p>	<p>Beskrivelse av tjenestested:</p> <p>Trafikkstasjon med førerprøver lette/tunge klasser, MC, forvaltningskontroll av lette/tunge kjøretøy, ADR- kontroll, kjøretøyregistrering, teoriprøver, rettighetsbevis, tilsyn og utekontroll. Leide lokaler, samlokalisert med Veg, HRA, Prosjekt, Plan og forvaltning.</p> <p>Antall lette kontroller er høyt grunnet ansvar for kontroll av bruktimport fra USA.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</p> <p>Dagens sambruksstasjon opprettholdes med tilbud om førerprøver lett, MC, rettighetsbevissaker, teoriprøver, registrering og forvaltningskontroll av lette/tunge kjøretøy.</p> <p>Ved åpning av ROGFAST vil hallkontroll, utekontroll og førerprøver for enkelte klasser bli flyttet til ny kontrollstasjon på Bokn.</p> <p>Konsekvens for brukerne:</p> <p>Førerprøver tunge klasser kjøres enten i Bergen eller Stavanger.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</p> <p>Ingen</p> <p>Vurdering av krav og kriterier:</p> <p><u>Likebehandling og kvalitet</u></p> <p>Stor stasjon. Spesialistkompetanse på USA importerte kjøretøy samt lokalisering av flere ressurser knyttet til spesialtjenesten SFOOR.</p> <p><u>Faglige krav</u></p> <p>Trafikale forhold tilfredsstillende krav til førerprøver i alle klasser. Gode og effektive hallfasiliteter.</p> <p>Utekontrollaktivitet skjer kun som ambulerende ut til andre lokasjoner langs E39.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet</u></p> <p>Trafikkstasjonen ligger lett tilgjengelig med bil og kollektivt. Vil være store fagmiljø også i fremtiden med mulighet for effektiv drift.</p> <p>Reiseavstand fra Haugesund for utførelse av ADR kontroll (hjelpestasjon i dag) og tunge førerprøver til Stavanger 92,2km (2 t 3 min) eller Bergen 149 km (3t 48 min).</p>
<p>Nordfjardeid</p>	<p>Beskrivelse av tjenestested:</p> <p>Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser, MC, forvaltningskontroll av lette/tunge kjøretøy, kjøretøyregistrering, teoriprøver, rettighetsbevis og utekontroll.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</p> <p>Oppmøtested (kontorfellesskap) for førerprøver lette og teoriprøver med ambulerende personell.</p> <p>Konsekvens for brukerne:</p> <p>Må reise til annet tjenestested for å få utført kjøretøyregistrering, rettighetsbevis og hall kontroll lette/tunge kjøretøy.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</p> <p>Avvikle dagens trafikkstasjon og flytte ressursene og gjenværende tjenester til et mer egnet sted.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier:</p> <p><u>Likebehandling og kvalitet</u></p> <p>Stasjonen består av små fagmiljøer, der utekontroll er størst. Tjenestetilbudet reduseres derfor slik at det er tilpasset etterspørselen på staden.</p> <p><u>Faglige krav</u></p> <p>Krav til førerprøver lette klasser og traktor er oppfylt. Blir vi værende på dagens lokasjon, må utkjørsel oppgraderes for at førerprøver lette klasser og traktor skal gjennomføres.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet</u></p> <p>Førerprøver MC legges ned som følge av lavt volum.</p>

	<p>Reiseavstand fra Nordfjordeid utførelse av førerprøver tunge, MC, forvaltningskontroll av lette/tunge kjøretøy, kjøretøyregistrering, rettighetsbevis til Førde 100 km (1 t 46 min).</p>
Norheimsund	<p>Beskrivelse av tjenestested: Oppmøtested for førerprøver lette klasser. Ambulerende personell gjennomfører førerprøver kun for lette klasser.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud: Avvikle tjenestestedet.</p> <p>Konsekvens for brukerne: Førerprøver flyttes til Voss.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur: Ingen</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Faglige krav</u> Krav til førerprøver lette klasser og traktor er oppfylt. <u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Tjenestetilbudet for førerprøver lette klasser og traktor avvikles som følge av meget lavt volum. Reiseavstand fra Norheimsund for utførelse av lette førerprøver blir til Bergen 64km (1 t 04 min) eller Voss 75 km (1t 15 min).</p>
Odda	<p>Beskrivelse av tjenestested: Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser, MC, forvaltningskontroll av lette kjøretøy, rettighetsbevissaker, kjøretøyregistrering, teoriprøver og utekontroll. Eier grunnen, delvis eide og leide lokaler, samlokalisert med Veg, Plan og Forvaltning.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud: Oppmøtested (kontorfellesskap) for førerprøver lette og teoriprøver med ambulerende personell.</p> <p>Konsekvens for brukerne: Nærmeste tjenestested Voss, Haugesund eller Bergen.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur: Avvikle dagens trafikkstasjon og flytte aktiviteten til et mer tilpasset lokaler.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Likebehandling og kvalitet</u> Stasjonen består av et lite fagmiljø, der utekontroll er størst. Utekontroll har hovedsakelig tilholdssted på Seljestad. Tjenestetilbudet reduseres derfor slik at det er tilpasset etterspørselen på staden og bemannes med ambulerende bemanning.</p> <p><u>Faglige krav</u> Krav til førerprøver lette klasser og traktor er oppfylt.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Førerprøver tunge klasser og MC legges ned som følge av lavt volum. Oppmøtested for utekontrollen foreslås være Seljestad, da dette er hovedlokasjon til utekontrollgruppen i Odda. Reiseavstand fra Odda for utførelse av kjøretøyregistrering, rettighetsbevissaker, hallkontroll lette, MC og tunge førerprøver til Bergen 121 km (2 t 25 min), Haugesund 132 km (2t 09 min) eller Stavanger Trafikkstasjon 203 km (3 t 45 min).</p>
Sauda	<p>Beskrivelse av tjenestested: Kundesenter med teoriprøver, rettighetsbevis og kjøretøyregistrering. Ambulerende førerprøver på tungbil knytte til den videregående skolen. Samlokalisert med kommunen.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud: Tjenestetilbudet i Sauda legges ned.</p> <p>Konsekvens for brukerne: Teoriprøver og førerprøver flyttes til nærmeste tjenestested Haugesund eller Odda, mens tungbilførerprøver avvikles i Bergen eller Stavanger.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur: Avvikling av eksisterende fasiliteter.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: Tjenestetilbudet avvikles som følge av lavt volum.</p>

	<p><u>Likebehandling og kvalitet</u> Kun en merkantilt ansatt.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Førerprøver legges ned som følge av meget lavt volum. Reiseavstand fra Sauda for utførelse av teoriprøver, rettighetsbevis og tunge førerprøver blir til Bergen 198 km (3 t 39 min) eller Stavanger 184 km (3t 24 min).</p>
Sogndal	<p>Beskrivelse av tjenestested: Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser, MC, kjøretøyregistrering, teoriprøver og rettighetsbevis. Ambulerende førerprøver på tungbil knytte til den videregående skolen. Oppmøtested for utekontroll som har hovedbase på Håbakken.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud: Oppmøtested (kontorfellesskap) for førerprøver lette og teoriprøver med ambulerende personell. Tilbudet om gjennomføring av førerprøver tunge klasser ved tungbil linjen på Kaupanger vil bli lagt ned. Kaupanger tilfredsstillers ikke krav til sted for førerprøve.</p> <p>Konsekvens for brukerne: Nærmeste tjenestested Førde eller Voss.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur: Avvikling av eksisterende fasiliteter og etablering av et kundesenter.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier:</p> <p><u>Likebehandling og kvalitet</u> Stasjonen består av små fagmiljøer, der utekontroll er størst. Tjenestetilbudet reduseres derfor slik at det er tilpasset etterspørselen på staden.</p> <p><u>Faglige krav</u> Krav til førerprøver lette klasser og traktor er oppfylt.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Førerprøver MC legges ned som følge av lavt volum. Oppmøtested for utekontrollen foreslås være Håbakken, da dette er hovedlokasjon til utekontrollgruppen i Sogndal. Reiseavstand fra Sogndal/Kaupanger for utførelse av kjøretøyregistrering, rettighetsbevis, MC og tunge førerprøver til Førde er 105 km (1t 37 min) eller Bergen 207 km (3 t 35 min).</p>
Stavanger	<p>Beskrivelse av tjenestested: Sambruksstasjon med førerprøver lette/tunge klasser, MC, teoriprøver, rettighetsbevissaker, kjøretøyregistrering, forvaltningskontroll for lette/tunge kjøretøy, ADR- kontroller, tilsyn og utekontroll. Leide lokaler, samlokalisert med annen vegvesenaktivitet (Geodata og skred, Lab).</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud: Ingen endring</p> <p>Konsekvens for brukerne: Uforandret</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur: Ingen</p> <p>Vurdering av krav og kriterier :</p> <p><u>Likebehandling og kvalitet</u> Stor stasjon. Spesialistkompetanse på flere fagområder.</p> <p><u>Faglige krav</u> Trafikale forhold tilfredsstillers krav til førerprøver i alle klasser. Gode hallfasiliteter og kjøregård for MC.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Vil huse store fagmiljøer også i fremtiden noe som vil bidra til økt effektiv drift. Når Rogfast er ferdig vil det ble etablert en utekontrollstasjon på Harestad med mulig endring av oppmøtested for utekontrollen. I tillegg vil dette være et potensielt oppmøtested for førerprøver tunge klasser og forvaltningskontroll.</p>
Stord	<p>Beskrivelse av tjenestested: Kundesenter med førerprøver MC og lette klasser, teoriprøver, rettighetsbevissaker, kjøretøyregistrering, forvaltningskontroll av lette/tunge kjøretøy, ADR- kontroll og utekontroll. Leide lokaler, samlokalisert med Veg og politiet.</p>

	<p><u>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</u> Kundesenter, førerprøver lette og teoriprøver med ambulerende personell.</p> <p><u>Konsekvens for brukerne:</u> Nærmeste tjenestested Haugesund eller Bergen.</p> <p><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</u> Mindre bygg – lavere utgifter</p> <p><u>Vurdering av krav og kriterier</u></p> <p><u>Faglige krav</u> Krav til førerprøver lette klasser og traktor er oppfylt.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Førerprøver MC legges ned som følge av lavt volum. Avvikling av kontrollplassen på Stord – alternativt må kontroll bygget rehabiliteres. Reiseavstand fra Stord for utførelse av rettighetsbevissaker, kjøretøyregistrering og MC førerprøver til Haugesund 56 km (57 min).</p>
Voss	<p><u>Beskrivelse av tjenestested:</u> Trafikkstasjon med førerprøver lette/tunge klasser, MC, teoriprøver, rettighetsbevissaker, kjøretøyregistrering, forvaltningskontroll av lette/tunge kjøretøy, tilsyn og utekontroll. Eier bygg. Samlokalisert med Veg, Prosjekt, Plan og forvaltning.</p> <p><u>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</u> Kundesenter og flytting av kontroll/utekontroll til annet egnet område langs E16 sør for Voss. Førerprøve lette, rettighetsbevis, teoriprøver, kjøretøyregistrering og utekontroll.</p> <p><u>Konsekvens for brukerne:</u> Nærmeste tjenestested er Bergen.</p> <p><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</u> Øke bemanningen noe på sensor og beholde bemanning på merkantil for å sikre utførelse av ambulerende tjenester i Odda og Sogndal.</p> <p><u>Vurdering av krav og kriterier :</u></p> <p><u>Likebehandling og kvalitet</u> Stasjonen består av relativt små fagmiljøer, der utekontroll er størst.</p> <p><u>Faglige krav</u> Krav til førerprøver lette klasser og traktor er oppfylt.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet</u> Førerprøver MC legges ned som følge av lavt volum. Dagens fasiliteter er stor og bygningsmassen kan reduseres. I tillegg er plasseringen uegnet ettersom trafikkstasjonene ikke ligger ved Rv7 eller E16. Derfor bør ny lokalisering søkes nærmere sentrum. Reiseavstand fra Voss for utførelse av forvaltningskontroll av lette/tunge kjøretøy og MC førerprøver til Bergen 89 km (1 t 24 min).</p>
Egersund	<p><u>Beskrivelse av tjenestested:</u> Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser, teoriprøver, rettighetsbevissaker, kjøretøyregistrering, forvaltningskontroll av lette kjøretøy og tilsyn. Eier bygg og er samlokalisert med Veg.</p> <p><u>Vurdering av framtidig tjenestetilbud:</u> Førerprøve lette med ambulerende personell.</p> <p><u>Konsekvens for brukerne:</u> Nærmeste tjenestested er Stavanger/Flekkefjord.</p> <p><u>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur:</u> Oppmøtested førerprøve. Salg av trafikkstasjon, eventuelt etablere nytt oppmøtested. Løsningen har ingen konsekvens for kapasitet da dette allerede i dag håndteres av Stavanger.</p> <p><u>Vurdering av krav og kriterier :</u></p> <p><u>Likebehandling og kvalitet</u> Stasjonen består av to ansatte, all øvrig bemanning er ambulerende.</p> <p><u>Faglige krav</u> Krav til førerprøver lette klasser og traktor er oppfylt.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet</u></p>

	Avvikling av dagnes fasiliteter og etablere noe mer sentrumsnært. Reiseavstand fra Egersund for utførelse av teoriprøver, rettighetsbevissaker, kjøretøyregistrering, forvaltningskontroll av lette kjøretøy til Stavanger 70 km (1 t 09 min).
--	---

4. Beskrivelse av tjenestesteder i Møre og Romsdal og Trøndelag

Tjenestested	Kommentarer
Namsos	<p>Beskrivelse av tjenestested i dag Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser, MC og traktor. Kontrollhall med myndighetskontroll lette og tunge kjøretøy. Leide lokaler, samlokalisert med Veg-avdeling.</p> <p>Vurdering og forslag om framtidig tjenestetilbud Servicekontor med teoriprøver, førerprøver lette klasser og traktor. Vurderingsprøver gjennomføres. ADR gjennomføres ikke – se konsekvenser for bruker.</p> <p>Konsekvens for brukerne Førerprøver MC flyttes til Steinkjer (ca 74 km) Hallkontroll lette og tunge kjøretøy flyttes til Verdal (106 km).</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Leie mindre lokaler.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier <u>Likebehandling og kvalitet:</u> Handlinger med lav mengde samles og tilbys i lokasjoner der disse handlingene vil få en større frekvens. Hensikten er å ivareta/forbedre likebehandling og kvalitet for gjeldende handlinger. <u>Faglige krav:</u> Krav til sted for praktisk førerprøve er tilfredsstillt. <u>Effektivitet og tilgjengelighet:</u> Samling av handlinger vil kunne medføre til høyere effektivitet. Tilgjengelighet er tilpasset dagens etterspørsel. I tillegg har vi tatt hensyn til framtidig digitalisering av tjenester. Tilbud om forvaltningskontroll flyttes til Verdal. Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. Samling av kontrollaktivitetene ved sambruksstasjon på Verdal gir en mer effektiv ressursutnyttelse. Tilbud om MC prøver flyttes til Steinkjer. Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift med tanke på gjennomføring av MC prøver. Det er kort avstand til alternativ førerprøvested.</p>
Steinkjer	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser og traktor + ambulerende for MC og tunge kjøretøy. Kontrollhall med myndighetskontroll lette og tunge kjøretøy. Leide lokaler, samlokalisert med TK-tjenester, HR, prosjekt, ressurs og veg-avdeling.</p> <p>Vurdering og forslag om framtidig tjenestetilbud Servicekontor med teoriprøver, førerprøver lette klasser, MC, tung bil og traktor. Vurderingsprøver gjennomføres. ADR gjennomføres ikke – se konsekvenser for bruker. Ambulerende tjeneste for førerprøver tunge klasser og MC.</p> <p>Konsekvens for brukerne Hallkontroll lette og tunge kjøretøy flyttes til Verdal (35 km).</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Leie mindre lokaler.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier <u>Likebehandling og kvalitet:</u></p>

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

	<p>Førerprøve tunge klasser flyttes til Stjørdal (36 km).</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Behov for flere ressurser i hall.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier Krav til sted for praktisk førerprøve er tilfredsstillt. Tilbud om førerprøve tunge klasser flyttes til Stjørdal. Etterspørsel etter førerprøve tunge klasser ved Trondheim trafikkstasjon tilsier at det ikke er effektivt å fortsette tjenesten ved Trondheim. På Stjørdal trafikkstasjon blir det gjennomført flere førerprøver. Det gir bedre kvalitet, likebehandling og bedre ressursutnyttelse.</p>
Orkanger	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med førerprøver lette/tunge klasser. MC og traktor. Kontrollhall med myndighetskontroll lette/tunge kjøretøy. Leier lokaler.</p> <p>Vurdering og forslag om framtidig tjenestetilbud Legges ned.</p> <p>Konsekvens for brukerne Tjenester flyttes til Trondheim (42 km). Førerprøve tunge klasser flyttes til Stjørdal (72 km)</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Legges ned.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier Krav til sted for praktisk førerprøve er tilfredsstillt. Kort reiseavstand til Trondheim. Antall handlinger er mulig å dekke opp av Trondheim trafikkstasjon (Effektivitets utnyttelse).</p>
Brekstad	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser, MC og traktor. Kontrollhall med myndighetskontroll lette/tunge kjøretøy. Leier, samlokalisert med Veg-avdeling.</p> <p>Vurdering og forslag om framtidig tjenestetilbud Servicekontor med teoriprøver. Ambulerende tjeneste for førerprøver lette klasser og traktor. Vurderingsprøver gjennomføres. Vurderingsprøver gjennomføres. ADR gjennomføres ikke – se konsekvenser for brukere.</p> <p>Konsekvens for brukerne Tjenester overføres Trondheim (101 km).</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Leie mindre lokale.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier <u>Likebehandling og kvalitet:</u> Handlinger med lav mengde samles og tilbys i lokasjoner der disse handlingene vil få en større frekvens. Hensikten er å ivareta/forbedre likebehandling og kvalitet for gjeldende handlinger. <u>Faglige krav:</u> Krav til sted for praktisk førerprøve er tilfredsstillt. <u>Effektivitet og tilgjengelighet:</u> Samling av handlinger vil kunne medføre til høyere effektivitet. Tilgjengelighet er tilpasset dagens etterspørsel. I tillegg har vi tatt hensyn til fremtidig digitalisering av tjenester. Forvaltningskontroll lette/tunge flyttes til Trondheim. Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. Førerprøve MC flyttes til Trondheim. Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift.</p>
Røros	<p>Beskrivelse av tjenestested Servicekontor med teoriprøver, førerprøver lette klasser. Leier, samlokalisert med Røros kommune (rådhuset).</p> <p>Vurdering og forslag om framtidig tjenestetilbud Legges ned.</p> <p>Konsekvens for brukerne Tjenester overføres Tynset (55 km).</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Legges ned.</p>

	<p>Vurdering av krav og kriterier Krav til sted for praktisk førerprøve er tilfredsstillt. Vurderes likevel nedlagt grunnet kort avstand til Tynset og bedre ressursutnyttelse.</p>
Oppdal	<p>Beskrivelse av tjenestested Servicekontor med teoriprøver, førerprøver lette klasser og traktor. Leier, samlokalisert med Oppdal kommune (rådhuset).</p> <p>Vurdering og forslag om framtidig tjenestetilbud Ambulerende tjenester på teori og førerkortklassen for lette.</p> <p>Konsekvens for brukerne Ingen endring.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Videreføres som et ambulerende servicekontor med praktisk førerprøve lette.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier Krav til sted for praktisk førerprøve er tilfredsstillt. Det vil å være kritisk å legge ned alt tilbud på Oppdal, grunnet lavt tilbud i fjellregionen mellom Region midt og Region øst.</p>
Kristiansund	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med førerprøver lette/tunge klasser. MC og traktor. Kontrollhall med myndighetskontroll lette/tunge kjøretøy. Leier.</p> <p>Vurdering og forslag om framtidig tjenestetilbud Servicekontor med teoriprøver, førerprøver lette klasser. Ambulerende førerprøver på tunge klasser (v-g skole transportfag) og MC. Vurderingsprøver gjennomføres. ADR gjennomføres ikke – se konsekvenser for bruker.</p> <p>Konsekvens for brukerne Myndighetskontroll lette og tunge kjøretøy flyttes til Bergsøya (27 km).</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Leie mindre lokale.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier <u>Likebehandling og kvalitet:</u> Handlinger med lav mengde samles og tilbys i lokasjoner der disse handlingene vil få en større frekvens. Hensikten er å ivareta/forbedre likebehandling og kvalitet for gjeldende handlinger.</p> <p><u>Faglige krav:</u> Krav til sted for praktisk førerprøve er tilfredsstillt.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet:</u> Samling av handlinger vil gi bedre ressursutnyttelse. Tilgjengelighet er tilpasset dagens etterspørsel. I tillegg er det tatt hensyn til fremtidig digitalisering av tjenester.</p> <p>Tilbud om forvaltningskontroll flyttes til Bergsøya. Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. Samling av kontrollaktivitetene ved sambruksstasjon på Bergsøya gir en mer effektiv ressursutnyttelse. Kort reiseavstand til alternativ tjenestested.</p>
Molde	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med førerprøver lette/tunge klasser. MC og traktor. Kontrollhall med myndighetskontroll lette/tunge kjøretøy. Leier.</p> <p>Vurdering og forslag om framtidig tjenestetilbud Servicekontor med teoriprøver, førerprøver lette klasser og traktor. Vurderingsprøver gjennomføres. ADR gjennomføres ikke – se konsekvenser for bruker.</p> <p>Konsekvens for brukerne Myndighetskontroll lette og tunge kjøretøy flyttes til Bergsøya (50 km). Førerprøver tunge klasser og MC flyttes til Kristiansund (72 km).</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Leie mindre lokale.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier <u>Likebehandling og kvalitet:</u></p>

	<p>Handlinger med lav mengde samles og tilbys i lokasjoner der disse handlingene vil få en større frekvens. Hensikten er å ivareta/forbedre likebehandling og kvalitet for gjeldende handlinger.</p> <p><u>Faglige krav:</u> Krav til sted for praktisk førerprøve er tilfredsstillt.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet:</u> Samling av handlinger vil kunne medføre til høyere effektivitet. Tilgjengelighet er tilpasset dagens etterspørsel. I tillegg har vi tatt hensyn til fremtidig digitalisering av tjenester.</p> <p>Forvaltningskontroll flyttes til Bergsøya. Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. Samling av kontrollaktivitetene ved sambruksstasjon på Bergsøya gir en mer effektiv ressursutnyttelse. Kort reiseavstand til alternativt tjenestested.</p> <p>Førerprøver MC og tunge klasser flyttes til Kristiansund. Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift med tanke på gjennomføring av førerprøve MC og tunge klasser. Det er kort avstand til alternativt førerprøvested.</p>
Sunndalsøra	<p>Beskrivelse av tjenestested Servicekontor med teoriprøver, førerprøver lette/tunge klasser, MC og traktor. Leier, Sunndal kommune (rådhuset).</p> <p>Vurdering og forslag om framtidig tjenestetilbud Legges ned</p> <p>Konsekvens for brukerne Tjenester overføres Kristiansund (105 km), Oppdal (68 km).</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Legges ned.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier Krav til sted for praktisk førerprøve er ikke tilfredsstillt.</p>
Ørsta	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med førerprøver lette/tunge klasser. MC og traktor. Kontrollhall med myndighetskontroll lette/tunge kjøretøy. Leier, samlokalisert med Veg-avdeling og ressurs.</p> <p>Vurdering og forslag om framtidig tjenestetilbud Servicekontor med teoriprøver, førerprøver lette/tunge klasser og traktor. Vurderingsprøver gjennomføres. ADR gjennomføres ikke – se konsekvenser for bruker.</p> <p>Konsekvens for brukerne Førerprøve MC og myndighetskontroll lette og tunge kjøretøy flyttes til Ålesund (55 km).</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Leie mindre lokale.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier <u>Likebehandling og kvalitet:</u> Handlinger med lav mengde samles og tilbys i lokasjoner der disse handlingene vil få en større frekvens. Hensikten er å ivareta/forbedre likebehandling og kvalitet for gjeldende handlinger.</p> <p><u>Faglige krav:</u> Krav til sted for praktisk førerprøve er tilfredsstillt.</p> <p><u>Effektivitet og tilgjengelighet:</u> Samling av handlinger vil kunne medføre til høyere effektivitet. Tilgjengelighet er tilpasset dagens etterspørsel. I tillegg har vi tatt hensyn til fremtidig digitalisering av tjenester.</p> <p>Forvaltningskontroll flyttes til Ålesund. Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. Samling av kontrollaktivitetene ved Ålesund trafikkstasjon gir en mer effektiv ressursutnyttelse.</p> <p>MC prøver flyttes til Ålesund. Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift med tanke på gjennomføring av MC prøver. Det er kort avstand til alternativt førerprøvested.</p>

Ålesund	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med førerprøver lette/tunge klasser. MC og traktor. Kontrollhall med myndighetskontroll lette/tunge kjøretøy. Leier, samlokalisert med Veg-avdeling, ressurs og prosjekt.</p> <p>Vurdering og forslag om framtidig tjenestetilbud Førerprøve tunge klasser avvikles, ellers uforandret.</p> <p>Konsekvens for brukerne Førerprøver tunge klasser flyttes til Ørsta (55 km).</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Uendret.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier Krav til sted for praktisk førerprøve er tilfredsstillt. Førerprøve tunge klasser flyttes til Ørsta. Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. Samling av tungbil ressurser ved Ørsta trafikkstasjon gir en mer effektiv ressursutnyttelse.</p>
Verdal	<p>Beskrivelse av tjenestested Kontrollstasjon</p> <p>Vurdering og forslag om framtidig tjenestetilbud Bygges om til sambruksstasjon for utekontroll og hallkontroll.</p> <p>Konsekvens for brukerne Tilbud om myndighetskontroll hall (fra Namsos og Steinkjer).</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Eier selv. Bygges om- estimert 25-35 mil. Flytte ressurser fra hall i Namsos og Steinkjer.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier Krav til sted for praktisk førerprøve er tilfredsstillt. Forventer en samling av hallkontroller fra nærliggende geografiske steder som medfører større likebehandling og effektivitet.</p>
Bergsøya	<p>Beskrivelse av tjenestested Kontrollstasjon</p> <p>Vurdering og forslag om framtidig tjenestetilbud Bygges om til sambruksstasjon for utekontroll og hallkontroll.</p> <p>Konsekvens for brukerne Tilbud om myndighetskontroll hall inkl. ADR (fra Kristiansund og Molde)</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Eier selv. Bygges om. Flytte ressurser fra hall i Kristiansund og Molde.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier Krav til sted for praktisk førerprøve er ikke tilfredsstillt. Forventer en samling av hallkontroller fra nærliggende geografiske steder som medfører større likebehandling og effektivitet.</p>

5. Beskrivelse av tjenestesteder i Nordland, Troms og Finnmark

Tjenestested	Kommentarer
Brønnøysund	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser (336), pluss ambulerende myndighetskontroll lette (61) og tunge kjøretøy (13).</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Servicekontor med førerprøver lette klasser.</p> <p>Konsekvens for brukerne Nærmeste lokasjon for hallkontroll lette/tunge kjøretøy vil være Mo i Rana (242 km).</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur I utgangspunktet ingen konsekvens, men aktuelt å leie mindre lokaler i samarbeid med annen offentlig etat. Avvikling av inspeksjonsgarasje pga. lavt volum.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: Tilbud om førerprøver lette klasser</p>

	<p>Faglige krav til trafikale utfordringer er oppfylt. Volumet er tilstrekkelig til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. Lang (157 km) reiseavstand til alternativt tjenestested for førerprøver.</p> <p><u>Tilbud om forvaltningskontroller flyttes til Mo i Rana</u></p> <p>Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. SVV har ikke egen kontrollhall og gjennomfører kontroller utendørs/i en garasje. Samling av kontrollaktivitetene ved sambruksstasjon i Mo i Rana gir en mer effektiv ressursutnyttelse.</p>
Sandnessjøen	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med ambulerende tilbud om førerprøver lette klasser (262).</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Legges ned. Tilbud om teoriprøver opprettholdes og håndteres av annen offentlig etat og/eller ved ambulerende tjeneste.</p> <p>Konsekvens for brukerne Nærmeste lokasjon for førerprøver lette kjøretøy vil være Mosjøen (63 km).</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Leieavtale opphører eventuelt overtas i sin helhet av vegavdeling.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Tilbud om teoriprøver</u> Krav og kriterier vil kunne tilfredsstilles gjennom et samarbeid med annen offentlig etat og/eller ambulerende tjeneste. Antallet prøver (663) er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift.</p> <p><u>Tilbud om praktiske førerprøver flyttes til Mosjøen</u> Sandnessjøen har et begrenset og ukomplisert fysisk trafikkmiljø, hvor det av trafiksikkerhetsmessige hensyn ikke anses som faglig forsvarlig å gjennomføre praktiske førerprøver. Trafikkmengden er i tillegg svært begrenset, noe som også taler for at det ikke er faglig forsvarlig å opprettholde tilbudet. Nærmeste sted med praktiske førerprøver i lette førerkortklasser (inkl. MC), vil være Mosjøen (63 km). Førerprøvekandidatene ved Sandnessjøen trafikkstasjon er i liten grad bostedsregistrert på stedet, i kommunen eller nærliggende kommuner. Lokale trafikkskoler har intensivopplæring med elever som kommer reisende og oppholder seg der over begrenset tid, utelukkende med det formål å gjennomføre praktisk føreropplæring med tilhørende praktisk førerprøve. Kjørevurdering på oppdrag for Fylkeslege eller Politi vil kunne gjennomføres i Sandnessjøen ved ambulerende tjenesteyting, da slike kjørevurderinger ikke krever samme trafikkmiljø som praktiske førerprøver.</p>
Mosjøen	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser (520) og ambulerende tilbud MC (90) og traktor. Inspeksjonsgarasje i leide lokaler til forvaltningskontroll av lette (480) og tunge (197) kjøretøy.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Servicekontor med tilbud om førerprøver lette klasser inkl. MC og traktor.</p> <p>Konsekvens for brukerne Nærmeste lokasjon for hallkontroller lette/tunge kjøretøy er Mo i Rana (83 km).</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Leieavtale for inspeksjonsgarasje opphører.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Tilbud om førerprøver lette klasser</u> Faglige krav til trafikale utfordringer er tilfredsstilt. Volum på tjenestene er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift.</p> <p><u>Tilbud om forvaltningskontroller flyttes til Mo i Rana</u> Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. SVV har ikke egen kontrollhall og gjennomfører kontroller utendørs/i en inspeksjonsgarasje. Samling av kontrollaktivitetene ved sambruksstasjonen i Mo i Rana gir en mer effektiv ressursutnyttelse.</p>
Mo i Rana	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser (757). Kontrollhall med tilbud om forvaltningskontroll av lette (532) og tunge (226) kjøretøy samt utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p>

	<p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Sambruksstasjon med tilbud om førerprøver lette klasser, samt tilbud om forvaltningskontroll av lette og tunge kjøretøy og utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p> <p>Konsekvens for brukerne Tilbud uforandret.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Større utnyttelse av kontrollhall til forvaltningskontroll av lette og tunge kjøretøy, samt økt utekontroll av lette og tunge kjøretøy med økt behov for teknisk personell.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Tilbud om førerprøver lette klasser</u> Faglige krav til trafikale utfordringer er tilfredsstilt. Volum på tjenestene er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift.</p> <p><u>Tilbud om forvaltningskontroller</u> Kompetanse og likebehandling sikres gjennom robuste fagmiljøer. Stedets egnethet – tilgjengelighet med bil for hallkontroll etc. – er god. Effektiv ressursutnyttelse oppnås gjennom lokalisering ved sambrukstasjon.</p>
Fauske	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med førerprøver lette (385) og tunge klasser (105) inkl. MC (61), samt tilbud om forvaltningskontroll lette (390) og tunge kjøretøy (106).</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Sambruksstasjon med tilbud om førerprøver alle klasser, samt tilbud om forvaltningskontroll av lette/tunge kjøretøy og utekontroll av lette/tunge kjøretøy.</p> <p>Konsekvens for brukerne Tilbud uforandret.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Større utnyttelse av kontrollhall til forvaltningskontroll av lette og tunge kjøretøy, samt økt utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Tilbud om førerprøver lette og tunge klasser</u> Faglige krav til trafikale utfordringer er tilfredsstilt. Volum på tjenestene er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift.</p> <p><u>Tilbud om forvaltningskontroller</u> Kompetanse og likebehandling sikres gjennom robuste fagmiljøer. Stedets egnethet – tilgjengelighet med bil for hallkontroll etc. – er god. Effektiv ressursutnyttelse oppnås gjennom lokalisering ved sambrukstasjon.</p>
Bodø	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med førerprøver lette (1326) og tunge klasser (119) inkl. MC (95), samt tilbud om forvaltningskontroll lette (733) og tunge kjøretøy (221).</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Servicekontor med tilbud om førerprøver lette klasser.</p> <p>Konsekvens for brukerne Hallkontroller, førerprøver MC og -tunge klasser overføres til Fauske (53 km avstand).</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Nedlegging av kontrollhall med svært store økonomiske besparelser.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Tilbud om praktiske førerprøver på tunge klasser og MC flyttes til Fauske</u> Etterspørselen etter praktiske førerprøver i tunge klasser har de senere årene sunket ved Bodø trafikkstasjon. De siste årene har det bare vært tilbud om praktiske førerprøver i klasse C og D. Prøve i klasse CE har vært tilbudt ved Fauske trafikkstasjon. Avstanden mellom trafikkstasjonene i Bodø og på Fauske er 53 km. Med den synkende etterspørselen har Statens vegvesen funnet det samfunnsøkonomisk forsvarlig å kun opprettholde sensorkompetanse på tunge klasser ved Fauske trafikkstasjon, noe som samlet sett har vist seg å være en faglig styrke for sensorene i området. Trafikkmiljøet i Bodø er av en størrelse og kompleksitet som gjør det lite egnet til praktiske førerprøver i tunge klasser. En</p>

	<p>betydelig del av prøven brukes til å forflytte seg til landevegsmiljø, som er viktig for den praktiske fører-prøven i tunge klasser.</p> <p>Statens vegvesen har ikke et eget område i Bodø for ferdighetsoppgavene under den praktiske MC-prøven. De senere årene har etaten leid et område ved et aktivitetssenter med motorsport. Dagens leieavtale representerer betydelige kostnader og løper ut 2021. Områdets størrelse og utforming ivaretar ikke sikkerheten på en tilfredsstillende måte for førerprøvekandidatene. Ved Fauske trafikkstasjon har derimot Statens vegvesen et eid område som benyttes til praktiske MC-prøver. Områdets størrelse, utforming og beliggenhet er ideelt. Ved overføring av MC-prøvene fra Bodø til Fauske vil området utvides noe og oppgraderes med nytt fast dekke.</p> <p><u>Tilbud om forvaltningskontroller flyttes til Fauske</u></p> <p>Effektiv ressursutnyttelse oppnås gjennom lokalisering ved sambrukstasjonen på Fauske. Likebehandling/kvalitet sikres gjennom større volum. Stedets egnethet – tilgjengelighet med bil for hallkontroll etc. – er også dårligere i Bodø enn på Fauske.</p>
Ørnes	<p>Beskrivelse av tjenestested</p> <p>Tilbud om teoriprøver (100) tilbys i samarbeid med lokal offentlig etat (kommunens servicekontor).</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</p> <p>Legges ned.</p> <p>Konsekvens for brukerne</p> <p>Tjenestene overføres til Bodø (115 km avstand).</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</p> <p>Ingen av betydning.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier:</p> <p><u>Tilbud om teoriprøver overføres til Bodø</u></p> <p>Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift.</p>
Longyearbyen	<p>Beskrivelse av tjenestested</p> <p>Tilbud om teoriprøver og kjøretøyregistrering gjennomføres i samarbeid med lokal offentlig etat (Sysselmanen).</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</p> <p>Videreføres.</p> <p>Konsekvens for brukerne</p> <p>Ingen.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</p> <p>Ingen.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier:</p> <p>Den faglige kvaliteten på tjenestene er tilfredsstillende. Gjennom opprettholdelse av tjenestene sørges det for likebehandling og tilgjengelighet.</p>
Leknes	<p>Beskrivelse av tjenestested</p> <p>Servicekontor med ambulerende tilbud om førerprøver lette klasser (336), pluss ambulerende forvaltningskontroll lette (56).</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</p> <p>Legges ned. Tilbud om teoriprøver opprettholdes og håndteres av annen offentlig etat og/eller ved ambulerende tjeneste.</p> <p>Konsekvens for brukerne</p> <p>Nærmeste trafikkstasjon for førerprøver lette klasser og hallkontroller lette kjøretøy, vil være Svolvær (68 km avstand).</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</p> <p>Bygg og bemanning frigjøres.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier:</p> <p><u>Tilbud om teoriprøver</u></p> <p>Krav og kriterier vil kunne tilfredsstilles gjennom et samarbeid med annen offentlig etat og/eller ambulerende tjeneste. Antallet prøver (654) er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift.</p> <p><u>Tilbud om forvaltningskontroller flyttes til Svolvær</u></p>

	<p>Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. SVV har ikke egen kontrollhall og gjennomfører kontroller i eksterne lokasjon. Samling av kontrollaktivitetene i Svolvær gir en mer effektiv ressursutnyttelse.</p> <p><u>Tilbud om praktiske førerprøver flyttes til Svolvær</u></p> <p>Leknes har et begrenset og ukomplisert fysisk trafikkmiljø, hvor det av trafikksikkerhetsmessige hensyn ikke anses som faglig forsvarlig å gjennomføre praktiske førerprøver. Trafikkmengden på stedet er i tillegg begrenset, noe som også taler for at det ikke er faglig forsvarlig å opprettholde tilbudet. Nærmeste sted for praktiske førerprøver, vil være Svolvær trafikkstasjon, med en avstand på 68 km. Førerprøvekandidatene som de siste årene har avlagt praktisk førerprøve ved Leknes servicekontor, er i svært liten grad bostedsregistrert på stedet, i kommunen eller nærliggende kommuner. Dette skyldes at en betydelig andel kandidater kommer reisende til Leknes og oppholder seg der over begrenset tid, utelukkende med det formål å gjennomføre noe praktisk føreropplæring med tilhørende praktisk førerprøve. Kjørevurdering på oppdrag for Fylkeslege eller politi vil kunne gjennomføres på Leknes ved ambulerende tjenesteyting, da slike kjørevurderinger ikke krever samme trafikkmiljø som praktiske førerprøver.</p>
Svolvær	<p>Beskrivelse av tjenestested</p> <p>Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser (270) og forvaltningskontroll lette (126) fra integrert inspeksjonshall og tunge kjøretøy (20) i leide eksterne lokaler.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</p> <p>Servicekontor med tilbud om førerprøver lette klasser og forvaltningskontroll lette kjøretøy.</p> <p>Konsekvens for brukerne</p> <p>Forvaltningskontroll tunge flyttes til Gullesfjord (80 km).</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</p> <p>Ingen</p> <p>Vurdering av krav og kriterier:</p> <p><u>Tilbud om førerprøver lette klasser</u></p> <p>Faglige krav til trafikale utfordringer er tilfredsstillt. Volum på tjenestene er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift.</p> <p><u>Tilbud om forvaltningskontroller</u></p> <p>Krav og kriterier er tilfredsstillt for kontroll av lette kjøretøy. Volumet er tilstrekkelig til å sikre likebehandling, kvalitet og effektiv drift med god tilgjengelighet. Tilbud om forvaltningskontroller tunge kjøretøy flyttes til Gullesfjord sambruksstasjon (80 km avstand). Volumet er lavt og sikrer ikke likebehandling, kvalitet og effektivitet.</p>
Narvik	<p>Beskrivelse av tjenestested</p> <p>Trafikkstasjon med førerprøver lette (560) og tunge (89) klasser samt tilbud om forvaltningskontroll lette (261) og tunge (44) kjøretøy.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</p> <p>Servicekontor med tilbud om teoriprøver.</p> <p>Konsekvens for brukerne</p> <p>Forvaltningskontroller og praktiske førerprøver overføres til Stormyra sambruksstasjon 6 km nord for sentrum.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</p> <p>Ambulerende ressurser til nye Stormyra sambruksstasjon. Nedlegging av kontrollhall.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier:</p> <p><u>Forvaltningskontroller og praktiske førerprøver overføres til Stormyra</u></p> <p>Faglige krav tilfredsstilles og effektiv ressursutnyttelse og god tilgjengelighet oppnås gjennom samlokalisering ved nybygd sambruksstasjon.</p> <p><u>Tilbud om teoriprøver</u></p> <p>Stedets tilgjengelighet, med lokalisering midt i sentrum av Narvik, vurderes som bedre enn Stormyra med tanke blant annet på offentlig kommunikasjon ved teoriprøver.</p>
Sortland	<p>Beskrivelse av tjenestested</p> <p>Trafikkstasjon med førerprøver lette (945) og tunge klasser (119), pluss forvaltningskontroller lette kjøretøy (225).</p>

	<p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Servicekontor med tilbud om førerprøver lette (unntatt MC) og tunge klasser.</p> <p>Konsekvens for brukerne Førerprøver MC flyttes til Harstad (68 km). Forvaltningskontroller flyttes til Gullsfjord (33 km).</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Avvikling av lokasjon for forvaltningskontroller.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Tilbud om praktiske prøver lette og tunge klasser</u> Faglige krav, i form av trafikale utfordringer for førerprøver, er tilfredsstillt. Volumet er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. <u>Tilbud om praktiske MC-prøver er flyttet til Harstad</u> Etterspørselen etter praktiske MC-prøver ved Sortland trafikkstasjon har de senere årene vært svært lavt. I 2018 var det bare om lag 20 førerprøvekandidater som gjennomførte praktiske MC-prøver. Statens vegvesen har ikke et egnet område for å gjennomføre ferdighetsoppgavene ved den praktiske MC-prøven. Området som inntil sommeren 2018 ble benyttet, har ikke en størrelse og beliggenhet som ivaretar sikkerheten på en tilfredsstillende måte, hverken for førerprøvekandidaten eller andre trafikanter. Området er lokalisert ved trafikkstasjonen og lar seg ikke avskjerme på en tilfredsstillende måte. Med den synkende etterspørselen de senere årene har Statens vegvesen heller ikke funnet det samfunnsøkonomisk forsvarlig å opprettholde kompetanse på MC for de to sensorene som har tjenestested ved Sortland trafikkstasjon. Avstanden til nærmeste sted, Harstad, hvor det tilbys praktiske MC-prøver fra sommeren 2019, er 68 km. <u>Tilbud om forvaltningskontroller flyttes til Gullsfjord</u> SVV har ikke egen kontrollhall og gjennomfører kontroller i ekstern lokasjon. Samling av kontrollaktivitetene ved sambruksstasjon i Gullsfjord gir en mer effektiv ressursutnyttelse og sikrer likebehandling/kvalitet gjennom større volum.</p>
Harstad	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med førerprøver lette (788) og tunge klasser (76) inkl. MC (133), samt tilbud om forvaltningskontroll lette (397) og tunge kjøretøy (198).</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Servicekontor med tilbud om førerprøver lette klasser inkl. MC.</p> <p>Konsekvens for brukerne Tilbud om forvaltningskontroller og førerprøver tunge klasser flyttes til Stormyra sambruksstasjon like nord for Narvik, 90 km avstand.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Redusert behov for ressurser. Nedlegging av kontrollhall og samlokalisering med andre avdelinger i Statens vegvesen i Harstad.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Tilbud om førerprøver lette klasser inkl. MC</u> Faglige krav, i form av trafikale utfordringer for førerprøver, er tilfredsstillt. Volumet på tjenestene er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. <u>Tilbud om forvaltningskontroller flyttes til Stormyra</u> Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. Effektiv ressursutnyttelse oppnås gjennom samlokalisering ved sambruksstasjon. Kompetanse og likebehandling sikres gjennom robuste fagmiljøer. <u>Tilbud om praktiske førerprøver for tunge klasser flyttes til Stormyra</u> Etterspørselen etter praktiske førerprøver i tunge klasser har de siste årene sunket ved Harstad trafikkstasjon. Statens vegvesen har ikke funnet det samfunnsøkonomisk forsvarlig å opprettholde sensorkompetanse på tunge klasser ved trafikkstasjonen. Trafikkmiljøet i Harstad er av en størrelse og kompleksitet som gjør det lite egnet til å gjennomføre praktiske førerprøver i tunge klasser. En betydelig andel av prøven medgår til å flytte seg til landevegsmiljø, som skal være en del av den praktiske førerprøven i tunge klasser. Ut fra en samlet vurdering, hvor blant annet samfunnsøkonomi og faglig hensyn er vektlagt, flyttes tilbudet om praktiske førerprøver i tunge klasser fra Harstad trafikkstasjon til Stormyra sambruksstasjon like nord for Narvik, en avstand på 90 km.</p>

Finnsnes	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med førerprøver lette (1004) og tunge klasser (536) inkl. MC (71) samt tilbud om forvaltningskontroll lette (453) og tunge kjøretøy (163).</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Sambruksstasjon med tilbud om førerprøver alle klasser samt forvaltningskontroll og utekontroll lette og tunge kjøretøy.</p> <p>Konsekvens for brukerne Ingen.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Større utnyttelse av kontrollhall til forvaltningskontroll av lette og tunge kjøretøy, samt økt utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Tilbud om førerprøver lette/tunge klasser inkl. MC</u> Faglige krav, i form av trafikale utfordringer og krav til kjøregård for førerprøver MC, er tilfredsstillende. Volumet er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. Stedets egnethet er god - i form av tilgjengelighet og fysisk utforming for tunge kjøretøy ved førerprøver tunge klasser. Effektiv ressursutnyttelse oppnås gjennom samlokalisering ved sambrukstasjon.</p> <p><u>Tilbud om forvaltningskontroller</u> Effektiv ressursutnyttelse oppnås gjennom samlokalisering ved sambrukstasjon. Kompetanse og likebehandling sikres gjennom robuste fagmiljøer. Stedets egnethet – tilgjengelighet med bil for hallkontroll etc. – er god.</p>
Storslett	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med førerprøver lette (360) og tunge (57) klasser.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Legges ned. Tilbud om teoriprøver opprettholdes og håndteres av annen offentlig etat og/eller ved ambulerende tjeneste.</p> <p>Konsekvens for brukerne Førerprøver tilbys i Alta, 164 km avstand.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Bygg frigjøres.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Tilbud om teoriprøver</u> Krav og kriterier vil kunne tilfredsstilles gjennom et samarbeid med annen offentlig etat. Antallet prøver (610) er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift.</p> <p><u>Tilbud om praktiske førerprøver flyttes til Alta</u> Storslett har et svært begrenset og ukomplisert fysisk trafikkmiljø, hvor det av trafikksikkerhetsmessige hensyn ikke anses som faglig forsvarlig å gjennomføre praktiske førerprøver. Trafikkmengden på stedet er i tillegg svært begrenset, noe som også gjør at det ikke er faglig forsvarlig å opprettholde tilbudet. Avstanden til nærmeste steder med praktiske førerprøver i samtlige førerkortklasser, Alta og Kvenvikmoen, er henholdsvis 165 km og 155 km. Førerprøvekandidatene som de siste årene har avlagt praktisk førerprøve ved Storslett trafikkstasjon, er i liten grad bostedsregistrert på stedet, i kommunen eller nærliggende kommuner. Dette skyldes at lokale trafikkskoler har intensivopplæring, hvor elevene kommer tilreisende og oppholder seg der over begrenset tid, utelukkende med det formål å gjennomføre praktisk føreropplæring med tilhørende praktisk førerprøve. Kjørevurdering på oppdrag for Fylkeslege eller Politi vil kunne gjennomføres på Storslett ved ambulerende tjenesteyting, da slike kjørevurderinger ikke krever samme trafikkmiljø som praktiske førerprøver.</p>
Lakselv	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med førerprøver lette (282) og tunge (79) klasser.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Servicekontor samlokalisert med annen offentlig etat med tilbud om teoriprøver.</p> <p>Konsekvens for brukerne Praktiske førerprøver lette klasser tilbys i Hammerfest, 145 km avstand. Førerprøver tunge klasser tilbys i Alta (Kvenvikmoen), 167 km.</p>

	<p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Bygg frigjøres og selges.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Tilbud om teoriprøver</u> Krav og kriterier vil kunne tilfredsstilles gjennom et samarbeid med annen offentlig etat og/eller ambulerende tjeneste. Antallet prøver (532) er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift.</p> <p><u>Tilbud om praktiske førerprøver flyttes til Hammerfest og Alta</u> Lakselv har et svært begrenset og ukomplisert fysisk trafikkmiljø, hvor det av trafikksikkerhetsmessige hensyn ikke anses som faglig forsvarlig å gjennomføre praktiske førerprøver. Trafikkmengden på stedet er i tillegg svært begrenset, noe som også gjør at det ikke er faglig forsvarlig å opprettholde tilbudet. Avstanden til nærmeste sted med praktiske førerprøver i samtlige førerkortklasser, Alta, er 174 km. Praktiske førerprøver i lette klasser tilbys også i Hammerfest, i en avstand av 145 km. Førerprøvekandidatene som de siste årene har avlagt praktisk førerprøve ved Lakselv trafikkstasjon (og da spesielt i tunge førerkortklasser), er i svært liten grad bostedsregistrert på stedet, i kommunen eller nærliggende kommuner. Dette skyldes at lokale trafikkskoler har intensivopplæring, hvor elevene er tilreisende og oppholder seg der over begrenset tid, med det formål å gjennomføre praktisk føreropplæring med tilhørende praktisk førerprøve. Førerprøvekandidater med folkeregistrert bosted i nærheten av Lakselv – f.eks. Honningsvåg - vil etter flytting av tilbudet til Hammerfest, få 12 km lengre reisevei. Førerprøvekandidater fra indre Finnmark (Karasjok) vil få en økt reiseavstand på 124 km for å gjennomføre praktisk førerprøve i Alta. Kjørevurdering på oppdrag for Fylkeslege eller Politi vil kunne gjennomføres i Lakselv ved ambulerende tjenesteyting, da slike kjørevurderinger ikke krever samme trafikkmiljø som for praktiske førerprøver.</p>
Vadsø	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser (290) inkl. MC (25) og forvaltningskontroll lette kjøretøy (187) fra inspeksjonshall.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Servicekontor med tilbud om førerprøver lette klasser (unntatt MC).</p> <p>Konsekvens for brukerne Tilbud om forvaltningskontroll og førerprøver MC overføres til Hesseng sambruksstasjon i Kirkenes, 167 km avstand.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Inspeksjonshall frigjøres.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Tilbud om førerprøver lette klasser (unntatt MC)</u> Faglige krav, i form av trafikale utfordringer for førerprøver, er tilfredsstillt. Volumet er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift.</p> <p><u>Tilbud om praktiske MC-prøver flyttes til Hesseng (Kirkenes)</u> Etterspørselen etter praktiske MC-prøver ved Vadsø trafikkstasjon har de siste årene vært svært lavt. I 2018 var det bare om lag 20 førerprøvekandidater som gjennomførte MC-prøver. Statens vegvesen har ikke et egnet område for ferdighetsoppgavene under den praktiske prøven. Størrelse og beliggenhet på området som var benyttet inntil sommeren 2018, ivaretar ikke sikkerheten på en tilfredsstillende måte - hverken for førerprøvekandidaten eller andre trafikanter. Området er lokalisert ved trafikkstasjonen og lar seg ikke avskjerme på en tilfredsstillende måte. Den synkende etterspørselen de senere årene har gjort at Statens vegvesen ikke har funnet det samfunnsøkonomisk forsvarlig å opprettholde MC-kompetanse for sensor ved Vadsø trafikkstasjon. Fra sommeren 2019 vil nærmeste sted med praktiske MC-prøver være Alta, med en kjøreavstand på 447 km. Når Hesseng sambruksstasjon (Kirkenes) ferdigstilles i 2022/2023, vil det der bli gitt tilbud om førerprøver for MC, med en avstand på 167 km fra Vadsø.</p> <p><u>Tilbud om forvaltningskontroll overføres til Hesseng</u> Lavt volum gjør det vanskelig å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. Det oppnås effektiv ressursutnyttelse gjennom samlokalisering av tjenestene</p>

	ved Hesseng sambrukstasjon i Kirkenes. Reiseavstanden dit er 167 km. Gjennom robuste fagmiljø sikres kompetanse og likebehandling.
Hammerfest	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser, unntatt MC (211).</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Legges ned. Tilbud om teoriprøver opprettholdes og håndteres av annen offentlig etat og/eller ambulerende tjeneste. Oppmøtested for praktiske førerprøver lette klasser (unntatt MC) med ambulerende sensorer fra Lakselv og Alta.</p> <p>Konsekvens for brukerne Bortfall av skranketjenester, for øvrig ingen.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Omfanget av leide lokaler kan reduseres ved kun oppmøtested for sensor.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Tilbud om teoriprøver</u> Krav og kriterier vil kunne tilfredsstilles gjennom et samarbeid med annen offentlig etat og/eller ambulerende tjeneste. Antallet prøver (659) er stort nok til å opprettholde likebehandling og kvalitet. Reiseavstand til nærmeste alternative tjenestested er såpass lang (139 km) at tilbudet bør videreføres.</p> <p><u>Tilbud om førerprøver lette klasser (unntatt MC)</u> Faglige krav, i form av trafikale utfordringer for førerprøver, er tilfredsstilt. Volumet på tjenesten er stort nok til å opprettholde likebehandling og kvalitet. Reiseavstand til nærmeste alternative tjenestested er såpass lang (139 km) at tilbudet bør videreføres.</p>
Hesseng (Kirkenes)	<p>Beskrivelse av tjenestested Sambruksstasjon som ferdigstilles 2022/23.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Sambruksstasjon med tilbud om praktiske førerprøver lette- (inkl. MC) og tunge klasser, samt tilbud om forvaltningskontroll og utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p> <p>Konsekvens for brukerne Ingen. 5 km avstand fra Kirkenes sentrum.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Personell overføres fra Kirkenes trafikkstasjon ved ferdigstilling. Optimal utnyttelse av kontrollhall til forvaltningskontroll av lette og tunge kjøretøy, samt økt utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Tilbud om førerprøver lette og tunge klasser</u> Faglige krav til trafikale utfordringer er tilfredsstilt. Volum på førerprøver lette klasser (284) er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. Volum på førerprøver tunge klasser og MC er lavt, men reiseavstanden til nærmeste alternative tjenestested er lang (517 km).</p> <p><u>Tilbud om forvaltningskontroller</u> Stedets egnethet – tilgjengelighet med bil for hallkontroll etc. – er god. Effektiv ressursutnyttelse oppnås gjennom lokalisering ved sambrukstasjon. Kompetanse og likebehandling sikres gjennom robuste fagmiljøer.</p>
Kirkenes	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med førerprøver lette (284) og tunge klasser og tilbud om forvaltningskontroll lette (258) og tunge (22) kjøretøy, samt utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Legges ned. Ansatte og tjenestetilbud overføres til Hesseng sambruksstasjon, 2,5 km avstand.</p> <p>Konsekvens for brukerne Ingen.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Overflytting av ressurser og nedlegging av lokasjon.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier:</p>

	<p>Kort (ingen) reiseavstand for brukerne gjør at det ikke er grunnlag for å opprettholde tjenestestedet. Samlokalisering av tjenester ved sambrukstasjoner gir effektiv ressursutnyttelse.</p>
Stormyra (Narvik)	<p>Beskrivelse av tjenestested Ferdigstilles 2019/20.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Sambruksstasjon med tilbud om praktiske førerprøver lette og tunge klasser, samt tilbud om forvaltningskontroll og utekontroll lette og tunge kjøretøy.</p> <p>Konsekvens for brukerne Ingen. 6 km avstand fra Narvik sentrum.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Optimal utnyttelse av kontrollhall til forvaltningskontroll av lette og tunge kjøretøy, samt økt utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Tilbud om førerprøver lette og tunge klasser</u> Faglige krav til trafikale utfordringer er tilfredsstillt. Volum på førerprøver lette klasser (560) er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. Volum på førerprøver tunge klasser vil øke ved en overføring av førerprøvene fra Harstad.</p> <p><u>Tilbud om forvaltningskontroller</u> Stedets egnethet – tilgjengelighet med bil for hallkontroll etc. – er god. Effektiv ressursutnyttelse oppnås gjennom lokalisering ved sambrukstasjon. Kompetanse og likebehandling sikres gjennom robuste fagmiljøer.</p>
Tromsø	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser (1751).</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Servicekontor med tilbud om førerprøver lette klasser.</p> <p>Konsekvens for brukerne Ingen konsekvenser for førerprøve lette klasser. [Førerprøver på MC og tunge klasser (ved <u>Tromsdalen kontrollstasjon</u>) overføres til Finnsnes, 146 km avstand.]</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Sensor- og merkantile ressurser reduseres.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Tilbud om førerprøver lette klasser</u> Faglige krav til trafikale utfordringer er tilfredsstillt. Volum på førerprøver lette klasser er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift.</p>
Tromsdalen	<p>Beskrivelse av tjenestested Sambruksstasjon med tilbud om forvaltningskontroller lette (1046) og tunge (411) kjøretøy, praktiske førerprøver MC (186) og tunge klasser (228) og utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Sambruksstasjon med tilbud om forvaltningskontroll lette og tunge kjøretøy.</p> <p>Konsekvens for brukerne Førerprøver MC og tunge klasser flyttes til Finnsnes sambruksstasjon, 146 km avstand.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Større utnyttelse av kontrollhall til forvaltningskontroll av lette og tunge kjøretøy, samt økt utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Tilbud om forvaltningskontroller</u> Effektiv ressursutnyttelse oppnås gjennom samlokalisering ved sambrukstasjon. Kompetanse og likebehandling sikres gjennom robuste fagmiljøer. Stedets egnethet – tilgjengelighet med bil for hallkontroll etc. – er god.</p> <p><u>Tilbud om praktiske førerprøver i tunge klasser og MC flyttes til Finnsnes</u> Etterspørselen etter praktiske førerprøver i tunge klasser og MC har de siste årene sunket i Tromsø. Prøvene har vært tilbudt fra Tromsdalen kontrollstasjon, noe som av hensyn til den øvrige bruken av kontrollstasjonen har vist seg å være svært</p>

	<p>utfordrende. Den synkende etterspørselen har gjort at Statens vegvesen har funnet det samfunnsøkonomisk påkrevd å prioritere opprettholdelse av kompetanse på tunge klasser og MC hos sensorene ved Finnsnes trafikkstasjon - noe som samlet sett har vist seg å være en faglig styrke for sensorene i området. Trafikkmiljøet i Tromsø er av en størrelse og kompleksitet som gjør det lite egnet for praktiske førerprøver i tunge klasser og MC. En betydelig del av den praktiske prøven brukes til å veksle mellom by- og landevegsmiljø, ettersom førerprøven skal foregå med overvekt av landevegsmiljø. Statens vegvesen har heller ikke et egnet område for å gjennomføre ferdighetsoppgavene under den praktiske MC-prøven. Det benyttede området ved Tromsdalen kontrollstasjon har en størrelse, utforming og beliggenhet som ikke ivaretar sikkerheten på en tilfredsstillende måte, hverken for førerprøvekandidaten eller andre trafikanter. Området er lokalisert ved en kontrollstasjon med svært stor kontrollaktivitet, og lar seg ikke avskjerme på en tilfredsstillende måte. Ut fra en samlet vurdering, hvor blant annet samfunnsøkonomi og sikkerhetsmessige og faglige hensyn er vektlagt, flyttes tilbudet om praktiske førerprøver i tunge klasser samt MC-prøver fra Tromsdalen til Finnsnes sambruksstasjon, en avstand på 148 km.</p>
Alta	<p>Beskrivelse av tjenestested Trafikkstasjon med førerprøver lette klasser (821).</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Servicekontor med tilbud om førerprøver lette klasser.</p> <p>Konsekvens for brukerne Ingen.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Ingen</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Tilbud om førerprøver lette klasser</u> Faglige krav til trafikale utfordringer er oppfylt. Volum på førerprøver lette klasser er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift.</p>
Kvenvikmoen (Alta)	<p>Beskrivelse av tjenestested Sambruksstasjon med tilbud om praktiske førerprøver MC (75) og tunge klasser (162), forvaltningskontroller lette (644) og tunge (212) kjøretøy, samt utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Sambruksstasjon med tilbud om praktiske førerprøver MC og tunge klasser, samt forvaltningskontroller og utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p> <p>Konsekvens for brukerne Ingen.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur Ingen.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier: <u>Tilbud om førerprøver tunge klasser og MC</u> Faglige krav, i form av trafikale utfordringer og krav til kjøregård for førerprøver MC, er oppfylt. Volumet er stort nok til å opprettholde likebehandling, kvalitet og effektiv drift. Stedets egnethet er god - i form av tilgjengelighet og fysisk utforming for tunge kjøretøy ved førerprøver tunge klasser. Effektiv ressursutnyttelse oppnås gjennom samlokalisering ved sambrukstasjon. <u>Tilbud om forvaltningskontroller</u> Effektiv ressursutnyttelse oppnås gjennom samlokalisering ved sambrukstasjon. Kompetanse og likebehandling sikres gjennom robuste fagmiljøer. Stedets egnethet – tilgjengelighet med bil for hallkontroll etc. – er god.</p>
Gullesfjord	<p>Beskrivelse av tjenestested Sambruksstasjon med tilbud om forvaltningskontroll av lette (89) og tunge (20) kjøretøy samt utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud Sambruksstasjon med tilbud om forvaltningskontroll samt utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p> <p>Konsekvens for brukerne</p>

	<p>Ingen.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</p> <p>Ingen.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier:</p> <p><u>Tilbud om forvaltningskontroller</u></p> <p>Effektiv ressursutnyttelse oppnås gjennom samlokalisering ved sambrukstasjon. Kompetanse og likebehandling sikres gjennom robuste fagmiljøer.</p>
Nordkjosbotn	<p>Beskrivelse av tjenestested</p> <p>Utekontrollstasjon med tilbud om forvaltningskontroll av lette og tunge kjøretøy samt utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p> <p>Vurdering av framtidig tjenestetilbud</p> <p>Utekontrollstasjon med tilbud om forvaltningskontroll og utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p> <p>Konsekvens for brukerne</p> <p>Ny lokasjon med tilbud om forvaltningskontroller.</p> <p>Konsekvens for kapasitet og infrastruktur</p> <p>Optimal utnyttelse av kontrollhall til forvaltningskontroll av lette og tunge kjøretøy, samt økt utekontroll av lette og tunge kjøretøy.</p> <p>Vurdering av krav og kriterier:</p> <p><u>Tilbud om forvaltningskontroller</u></p> <p>Faglige krav er oppfylt. Tilstrekkelige volum sikrer likebehandling og kvalitet. Utnyttelse av kapasitet gir effektivitet og tilgjengelighet.</p>

Vedlegg 6 – Krav til sted for praktisk førerprøve

Krav til sted for praktisk førerprøve er nedfelt i to dokumenter. Begge har status som interne retningslinjer. De viktigste kravene til førerprøvesteder er nedfelt i dokumentet *Vedlegg 6 – Krav til sted for praktisk førerprøve*.

<Retningslinjene er vedlagt som separat fil>.

Vedlegg 7 – Kart for hver enkelt tjeneste

Dette vedlegget viser kart for hvor de enkelte tjenestene leveres i dag og hvor de leveres dersom foreslått tjenestestruktur innføres.

<Vedlagt som separat fil>.

Vedlegg 8 – Oppsummering og vurdering av innspill

Dette vedlegget inneholder en oppsummering av innspillene som har kommet fra de inviterte interessentene med Statens vegvesens vurdering av dem.

Alle innspill som er mottatt er samlet i to dokumenter som er vedlagt separat:

- a) Sammenstilling av innspill fra inviterte interessenter
- b) Sammenstilling av innspill fra øvrige instanser

Oppsummering av innspill fra inviterte interessenter

1 Innledning

Samferdselsdepartementet viser i sitt oppdragsbrev av 29. oktober 2018 til at endringer på TK-området kan ha betydning for både næringsaktører, og private brukere, lokale myndigheter m.fl. For å sikre god utforming av reformen er det derfor viktig at berørte aktører får bidra inn i de utredninger og vurderinger som skal gjøres. Departementet forutsetter at Statens vegvesen involverer aktuelle interessenter underveis i det videre arbeidet, for eksempel ved at det etableres en referansegruppe. I forslaget Statens vegvesen oversender departementet, ber departementet om at interessentenes synspunkter fremkommer. Dersom disse aktørene skulle foreslå modeller eller oppgavedeling som Statens vegvesen ikke går videre med, må disse forslagene gjøres rede for.

På bakgrunn av dette sendte Vegdirektoratet den 12. april 2018 på høring forslag til tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur på trafikant- og kjøretøyområdet i Statens vegvesen. Det har blitt avholdt tre involveringsmøter med inviterte interessenter.

Høringsfristen var 6. mai 2019 kl. 12.00. Vi fikk inn 12 innspill fra *inviterte* interessenter og 29 innspill fra andre interessenter.

2 Oversikt over innkomne innspill fra inviterte interessenter

Følgende inviterte interessenter hadde kommentar til høringen:

- Norsk Motorcykel Union - NMCU
- Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund - ATL
- Bilimportørenes landsforbund - BIL
- Norges Taxiforbund
- Trafikkforum
- Norsk Transportarbeiderforbund
- Motorsykelimportørenes forening - MCF
- Norges bilbransjeforbund - NBF
- Norges Automobilforbund - NAF
- Kommunesektorens organisasjon - KS
- Norges Lastebileier-forbund - NLF
- Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber - LMK

Innspillene omtales nærmere i punkt 3.1, samt at oppsummeringen av hvert innspill følger av punkt 3.4 i dette dokumentet.

3 Innspill fra interessentene og Vegdirektoratets kommentarer

3.1 Innspill fra inviterte interessenter

3.1.1 Innspill knyttet til førerprøvesteder

Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund (ATL) mener at de foreslåtte endringene vil være negative for trafikksikkerhetsarbeidet. De skriver at de er generelt kritiske til mange av forslagene fordi brukerne får et dårlig tilbud. De ser det videre som kritikkverdig at det ikke er laget egne konsekvensutredninger for berørte trafikkstasjoner.

ATL er av den oppfatning at veksten i folketallet vil medføre økning i etterspørselen etter førerprøver, noe de mener burde vært tatt hensyn til i forslaget. De mener at forslaget medfører spesielt store reduksjoner i steder for oppkjøring for MC og tungbil. Dette kan innvirke på rekrutteringen av yrkessjåfører. De foreslår bruk av ambulerende tjenester, samt bruk av yrkesskoler med transportlinje som prøvested. NLF har også kommet med dette forslaget i sitt innspill.

ATL er positive til at Statens vegvesen har vurdert privatisering av teoriprøver. De ønsker større grad av ambulerende tjenester for praktiske førerprøver.

Motorsykkelimportørenes Forening (MCF) stiller seg negative til redusering av antall lokasjoner med mulighet for å ta førerkort i klasse A og A1. De mener at reduksjonen er på 48 %. Foreningen viser til at rekruttering av nye motorsyklister er viktig for å oppnå transporteffektivitet og miljømål. Foreningen mener at forslaget bør økes med om lag ti tjenestesteder for å oppnå nødvendig tilgjengelighet for å avlegge praktisk prøve for MC. Videre at mulighetene for å gjennomføre praktisk prøve for MC i hele landet opprettholdes, slik at maksimal reiseavstand for 95 % av befolkningen er 1,5 time. De foreslår at dette kan gjennomføres ved bruk av ambulerende team i samarbeid med fylkeskommunen.

MCF ber om at det lages konkrete krav og kriterier for kvalitet og tilgjengelighet som grunnlag for tjenestetilbudet. De mener at det er en mangel ved forslaget at det ikke er utredet hvilke oppgaver som i dag er tillagt Statens vegvesen og som krever personlig oppmøte, som kan ivaretas av servicekontorene i kommunene.

Norsk Motorcykel Union (NMCU) ser at det kan være positivt å privatisere tjenesten med å avvikle førerprøver, men har samtidig betenkeligheter ved det i form av at trafikkskolenes integritet kan komme i konflikt med økonomiske og konkurransemessige forhold. De mener at privatisering kan medføre økte kostnader for kandidaten. Videre er

de av den oppfatning av at Statens vegvesen legger den tilnærmet halve tilbudet for førerprøvesteder og viser spesielt til lange reiseavstander i nord.

NMCU påpeker en rekke negative konsekvenser ved å ha færre førerprøvesteder. De nevner lang og slitsomme reiser, større kostnader ved lengre reisevei, ukjente steder som kan innvirke på positivt resultat på førerprøven og uforholdsmessig stort press på Østlandet der prøvene fortsatt vil kunne avlegges. De mener at innsparingen ved å ha færre lokasjoner ikke kan forsvares ut fra de store ulempene dette vil påføre førerprøvekandidatene.

Norges Taxiforbund er positive til at gjennomføring av teoriprøver foreslås lagt i nærheten av kollektivknutepunkter.

Trafikkforum anbefaler at førerprøvestedene blir opprettholdt. Ved økt bruk av selvbetjeningsløsninger og ambulerende førerprøvesensorer burde det etter deres syn heller være naturlig å øke antall førerprøvesteder. De mener at en reduksjon i førerprøvesteder vil føre til konkurransevridning for trafikkskoler lokalisert nært førerprøvesteder og trafikkskoler med intensivopplæring.

Trafikkforum viser til samfunnsøkonomiske konsekvenser samt konsekvenser for den enkelte bruker ved lang reisevei. Videre påpeker de at det er spesielt store kostnader og miljøkonsekvenser ved forflytning av tyngre kjøretøy. De mener, i likhet med ATL og NLF, at dette vil kunne innvirke på rekrutteringen til yrkessjåførutdanningen. De anbefaler derfor bruk av lokale aktører som kan legge til rette for kjøregårdsøvelser.

Trafikkforum anbefaler at sensur av førerprøver også i fremtiden skal være ivaretatt av Statens vegvesen på bakgrunn av kompetanse i etaten, publikums tillit til habilitet i gjennomføringen samt at etaten ikke oppnår en kostnadsbesparelse da behovet for tilsyn vil øke.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) viser til at antall trafikkstasjoner som tilbyr førerkort for tungbil reduseres fra 40 til 21, noe de mener vil medføre store konsekvenser for rekrutteringen av nye sjåførere. De foreslår at landslinjene (11 linjer i alle fylker) for yrkessjåførere må benyttes som tjenestesteder for førerprøver for tungbil i ny tjenestestruktur. De foreslår videre at teoriprøvene kan gjennomføres på autorisert trafikkskole eller annet egnet sted, og på yrkessjåførskolene for tungbil.

NLF mener at det er viktig at tungbil-sensorer ivaretas som en viktig ressurs for å møte kommende rekrutteringsbehov av yrkessjåførere. Det bør derfor sikres en god logistikk ved bruk av ambulerende virksomhet der det blir lange avstander mellom tjenestestedene.

3.1.2 Innspill knyttet til hallkontroll/godkjenning av kjøretøy

Bilimportørenes landsforening (BIL) mener at reduksjonen i antall tjenestesteder kan gå greit, under forutsetning av at fysisk fremmøte med nye lastebiler og busser avskaffes. De mener at gjenstående hallkontroll ved fysisk fremmøte har «marginal betydning» i form av stort sett identitetskontroll og eventuelt visuell kontroll. De viser til at dette kan gjøres digitalt via bilder. BIL erkjenner at avskaffelse av fysisk oppmøte innebærer utvidet tillit

til bransjen, men at dette kan kontrolleres ved bruk av sanksjoner ved gjentatte tillitsbrudd. BIL mener at ambulerende eller mobile tjenester som kompenserende tiltak kan avhjelpe situasjonen i tilstrekkelig grad. De foreslår at den årlige kontrollen av ADR-kjøretøy bør privatiseres da Statens vegvesen som eneste aktør ikke har tilstrekkelig kapasitet og geografisk spredning.

Norsk Automobilforbund (NAF) savner minimumskriterier for tilgjengelighet, reisevei og ventetider. De mener at forslaget i all hovedsak baserer seg på å nå kravene til kostnadsbesparelser og mangler en analyse av økonomiske og miljømessige konsekvenser for samfunnet når det gjelder førerprøver, derunder muligheter for uendret tjenestestruktur gjennom endrede gebyrer. Videre mener de at det ikke er gjort en grundig nok analyse for å se på mulig samlokalisering med andre offentlige myndigheter/skoler. De støtter ambulerende tjenester som et godt kompenserende tiltak på førerprøver, men savner en beskrivelse av krav til frekventering.

Norges Bilbransjeforbund (NBF) er kritiske til at forslaget legger til grunn dagens volum på tjenester, uten at det er tatt hensyn til befolkningsvekst. Dette mener de kan være et kritisk punkt i forhold til kapasitet. NBF stiller seg til disposisjon for privatisering som deres bransje kan ivareta. De nevner at kontroll av kjøretøy kan overlates til bransjen, samt ADR-kontroll av tyngre kjøretøy. De mener at økt tungtransport tilser at kontroll langs vei må økes samt at tilsynsvirksomheten må opprettholdes på samme nivå.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) mener at den tekniske kontrollen av tunge kjøretøy er meget rask og enkel og krever derfor ikke høyt utstyrte kontrollhaller. De foreslår at all kontroll av nye kjøretøy utføres av mobile enheter hos forhandlere av kjøretøy. Spesialkjøretøy kan fremstilles i etatens kontrollhaller. Videre foreslår de at årlig ADR-kontroll utføres av lastebilforhandlere som er godkjente PKK-verksteder på bakgrunn av dårlig tilgjengelighet for denne kontrollen og dermed stor belastning for sjåførene med lang reisevei til kontrollstedet.

NLF foreslår at etterkontroll av mangler gitt ved utekontroll delegeres i sin helhet til PKK-verkstedene og ønsker større bruk av sambruksstasjonene for etterkontroll. De foreslår også at utekontroll foretas av mobile enheter med bruk av lastebilverksteder til nærmere kontroll av kjøretøyet.

Norsk Motorcykel Union (NMCU) ønsker at dagens tilbud for halltjenester består, alternativt at redusering av lokasjoner kompenseres med at kjøretøy kan besiktiges på utekontrollstasjonene.

Norges Taxiforbund mener at godkjenning av ombygde kjøretøy knyttet til transport av syke, uføre og barn bør gjøres mest mulig tilgjengelig og de støtter bruk av sambruksstasjoner.

Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber (LMK) viser til viktigheten av ivaretagelse av historisk dokumentasjon og arkiver samt teknisk kompetanse knyttet til motorhistoriske kjøretøy.

3.1.3 Andre innspill

Norges Taxiforbund er særlig opptatt av nærhet til offentlige tjenester. De viser til at selv om de fleste løyver er konsentrert i større byer, så er mange av deres medlemmer lokalisert i områder hvor det er lange avstander og hvor taxitilbudet er sårbart for stopp i driften. Det kan få store konsekvenser for både publikum og taxibedriften, med lengre driftsstans.

Norsk Transportarbeiderforbund er av den oppfatning at stadig flere av etatens oppgaver enten blir privatisert eller overført til andre statlige nivå som følge av politiske beslutninger, noe de er bekymret for. De mener at etaten da vil miste viktig kompetanse, føre til usikkerhet rundt arbeidsplasser og lokalisering, samt gjøre det vanskeligere for brukerorganisasjoner å få en god kontakt med etaten. Ut fra et trafikksikkerhetsperspektiv mener de at det er særdeles viktig at etaten har et helhetlig ansvar for førerkortdelen og nok ressurser til kontrollvirksomhet. Dette er oppgaver som etter deres mening må ha tilstrekkelig tillit fra deres medlemmer og samfunnet for øvrig og at de derfor ikke kan overføres til private aktører. De peker på at hallkontroll, kontroll av kjøre- og hviletid, teoretisk og praktisk førerprøve for tunge kjøretøy er eksempler på oppgaver som ikke er egnet for privatisering.

Norsk Transportarbeiderforbund hevder at forslaget vil føre til tap av og oppsplitting av viktig kompetanse, uro og usikkerhet blant ansatte, dårligere tjenestetilbud til brukere og en svekkelse av kontrollvirksomheten.

Kommunesektorens organisasjon (KS) har oppfordret kommuner og fylkeskommuner til å avgi sine innspill til forslaget direkte til Statens vegvesen selv om de formelt sett ikke er høringsinstanser hver for seg.

KS mener at forslaget i all hovedsak gjenspeiler tjenestestrukturen fra områdegjennomgangen. De har stor forståelse for behovet for å hente ut effektiviseringsgevinster som en følge av digitalisering av arbeidsprosesser. De mener at samferdselsområdet har store uløste utfordringer både når det gjelder vedlikehold og investeringer i infrastruktur som gjør det nødvendig å finne kostnadseffektive løsninger.

KS støtter at det satses på utvikling av digitale løsninger innenfor TK-området, men påpeker at anbefalingene fra områdegjennomgangen har utløst stor bekymring i mange kommuner for at kvaliteten på et viktig tjenestetilbud til innbyggerne svekkes. De mener at forslaget fører til lengre reisevei for brukere som ikke bruker digitale løsninger. De forutsetter derfor at det må legges til rette for ambulerende tjenester.

Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund (ATL) er positive til at etaten «legger opp til økt privatisering» av enkelte tjenester, men påpeker viktigheten av at kvaliteten må holde et høyt nivå.

3.2 Vegdirektoratets/prosjektets vurderinger

Flere av interessentene ønsker en økning i ambulerende tjenester som egnet kompensierende tiltak for sitt område. Forslaget til ny tjenestestruktur har tatt utgangspunkt i at slike tjenester skal benyttes når det er hensiktsmessig samt økonomisk og faglig forsvarlig. Det regnes som et godt alternativ der ambuleringen kan gjennomføres effektivt. Steder med lav etterspørsel for tjenestene og lange avstander gjør det utfordrende å levere tjenestene slik at de dekker brukernes forventninger og støtter oppunder krav til effektivisering. Ved ambulerende bemanning må etaten også sørge for et godt og sikkert arbeidsmiljø. Et annet tiltak for å opprettholde et godt tilbud til brukerne i ny tjenestestruktur samtidig som antall tjenestesteder reduseres, er å sikre at tjenestene i størst mulig grad skal være der brukerne er. Krav til steder der førerprøver kan avholdes har også stor betydning for tjenestestrukturen for denne tjenesten. Kravene gjelder i hovedsak trafikale forhold og egnet vegnett for ulike førerprøveruter og kjøregård for MC-prøver. Godkjenning av kjøretøy er ofte avhengig av teknisk utstyrt kontrollhall. Mobile tjenester kan benyttes ved kontrollene som ikke er avhengig av slikt utstyr.

De inviterte interessentene skissere ulike former for ambulerende ordninger for sine områder/tjenester. Statens vegvesen må imidlertid sikre en helhetlig tilnærming til ambulerende tjenester for alle tjenester og i dette vurdere graden av spesialløsninger knyttet til de ulike aktørene. På steder som ikke tilfredsstiller de faglige kravene til tjenestesteder, vil ikke ambulerende bemanning være et alternativ.

NAF mener at det ikke er gjort en grundig nok analyse for å se på mulig samlokalisering med andre offentlige myndigheter/skoler. MCF viser også til muligheten for bruk av andre offentlige myndigheter. Det fremgår av forslaget til ny tjenestestruktur at Statens vegvesen vil søke samarbeid med aktører med lokal tilstedeværelse i saker som krever fysisk overlevering eller fysisk oppmøte. Slike løsninger er imidlertid ikke utredet i forslaget, men noen av de samme vurderingene som er beskrevet for overføring til private vil også gjelde ved overføring til offentlige aktører.

Flere av interessentene viser til bruk av private aktører til ulike oppgaver/tjenester. De anser slik bruk som en praktisk løsning for sine brukere, men all bruk av private aktører må gjennomføres i henhold til regelverk for den aktuelle oppgaven samt reglene for offentlige anskaffelser. Det må sikres at det ikke etableres løsninger som kan oppleves som konkurransevridende ved bruke av private aktører i visse bransjer. Vi viser til at det er et mål å tilgjengeliggjøre grensesnitt som gir private aktører mulighet til å integrere våre tjenester i sine løsninger uten at dette innvirker på ansvarsforhold, konkurranse eller myndighetsutøvelse.

En av forutsetningene for tjenestestrukturen er at det legges til grunn at dagens myndighets- og forvaltningsoppgaver videreføres. Bruk av private aktører må dermed foregå i henhold til denne og ikke gripe inn i myndighetsutøvelsen. Utover dette viser vi til vår vurdering av privatisering for de ulike tjenestene. ADR-kontrollen hører inn under myndigheten til DSB/Justisdepartementet og Statens vegvesen kan dermed ikke gjøre endringer rundt disse kontrollene.

NAF og MCF fremhever i sine innspill at de savner minimumskriterier for tilgjengelighet, reisevei og ventetider. I arbeidet med tjenestestrukturen er en rekke krav og kriterier for plassering av tjenestesteder vurdert. Likebehandling og kvalitet er grunnleggende forutsetninger for at Statens vegvesen skal levere gode tjenester. Andre krav er ikke absolutte og er vurdert samlet for hvert enkelt tjenestested. Effektivitet og utnyttelse av ressurser og tilgjengelighet for brukerne er kategorisert som «andre kriterier». Dette betyr at tilgjengelighet, reisevei og ventetider har vært sentrale momenter i vurderingen, men de har ikke alene kunnet være førende for forslaget om en helhetlig tjenestestruktur. Det er en helhetlig og faglig vurdering som ligger til grunn for vårt forslag.

Forslaget vårt tar utgangspunkt i områdegjennomgangen og det forslaget som ble presentert i områdegjennomgangens del 2. Det ble gjort en grundig kartlegging av tjenestesteder, tjenester, volumet av de ulike tjenestene samt avstander/reisetid i disse prosessene som skulle sikre at det tas tilstrekkelig hensyn til brukernes behov.

NAF og Trafikkforum stiller spørsmål ved i hvor stor grad forslaget er basert på samfunnsøkonomisk analyse. Det vises til avsnittet ovenfor når det gjelder grunnlaget for forslaget ved kartlegging av konsekvenser for brukerne.

Interessentene stiller spørsmål ved hvorfor det ikke er tatt hensyn til befolkningsvekst. Det er lagt som en føring i arbeidet med ny tjenestestruktur at dagens volum på tjenester skal legges til grunn.

3.3 Redegjørelse for foreslåtte modeller eller oppgavedeling som det ikke går videre med

Vi har ikke mottatt forslag til alternative modeller. Forslagene går i all hovedsak på mindre justeringer i den foreslåtte tjenestestrukturen. Forslaget til ny tjenestestruktur inneholder ikke en konkret vurdering av oppgavedeling, men vi har sett på muligheten for dette.

3.4 Oppsummering av innspillene fra de inviterte interessentene

3.4.1. AUTORISERTE TRAFIKKSKOLERS LANDSFORBUND (ATL)

ATL mener at foreslåtte endringer vil være negativt for trafikksikkerhetsarbeidet og at vegvesenet svikter sitt samfunnsoppdrag

ATL er generelt kritiske til mange av forslagene og henviser til Prop 1S(18-19) der det er beskrevet at man skal tilby godt og tilgjengelig tilbud til brukerne samtidig som effektiviseringsmålene som er satt for etaten skal nås. Man mener SVV ikke oppfyller dette.

ATL ser det som påfallende og kritikkverdig at det ikke er laget egen konsekvensutredning for berørte trafikkstasjoner. Det henvises i den forbindelse til ATLs konsekvensutredning av Capgemini-rapporten som er vedlagt høringsvaret.

ATL er av den oppfatning at veksten i folketallet vil medføre økning i etterspørselen etter førerprøver i åra framover og stiller spørsmål ved at man har valgt å holde etterspørselen konstant i framskrivningen. Man mener at dette vil medføre stort arbeidspress på sensorene, uforutsigbare forhold for trafikkskolene og dertil konsekvenser for elevene. Dette burde derfor vært tatt hensyn til i beregningene.

ATL mener at forslagene medfører spesielt store reduksjoner i steder for oppkjøring for MC og tungbil. Sett opp mot at det er vanskelig å rekruttere yrkessjåfører er dette et dårlig signal. Man foreslår bruk av ambulerende tjenester samt bruke yrkesskoler med transportlinje som prøvesteder. For lettandelen mc -A1-hvor de fleste er ungdommer ned i 16 års alderen ser man det som urimelig at tilgjengeligheten blir vanskeligere og reiseavstandene større.

ATL mener at man gjennom digitalisering burde heller laget et system som gir økt tilbud på teoriprøver istedenfor å redusere antallet steder. Man er fornøyd med at SVV har vurdert privatisering av tjenesten.

ATL har forståelse for at enkelte tjenestesteder legges ned, men stiller seg uforstående til at det ikke i langt større grad etableres ambulerende tjeneste for praktiske førerprøver

Regionvise kommentarer:

Region øst:

ATL er fornøyd med at tungbilprøver flyttes ut av Oslo sentrum. Ellers er man uenig at Mysen legges ned og mener alle trafikanttjenester må opprettholdes enten permanent eller ambulerende. Det samme gjelder for Mc på Kongsvinger, Mc, tunge og teori på Elverum, Mc på Tynset samt Mc på Lillehammer.

Region Sør:

Man forventer at det etableres lokale ordninger for teori og førerprøver der SVV foreslår å legge ned tjenestetilbudet.

Ellers er man uenig i at MC tilbudet legges ned i Flekkefjord og opprettholdes enten permanent eller ambulerende. Det samme gjelder teori og lette prøver i Mandal, teori og lette prøver på Evje, teori og lette prøver på Rjukan, teori og lette prøver i Larvik, Mc og tunge prøver Statens park Tønsberg, teori, lette og Mc prøver på Kongsberg, teori, (MC) og lette prøver på Dalen, teori og lette prøver i Kragerø, tunge prøver på Notodden, samt Mc og tunge prøver på Harebakken Arendal. I Arendal ser man det som et alternativ at ambulerende prøver tunge kjøres ved yrkesskolen.

Region vest:

ATL reagerer på at det er en trend i hele rapporten at man ønsker å redusere antallet prøvesteder hvor det i dag er teoriprøver. Bla trekker man fram Egersund der man mener å fjerne teoriprøver er uansvarlig og i strid med samfunnsoppdraget.

ATL er uenige i at teoriprøver er foreslått tatt bort fra Egersund og mener dette må opprettholdes enten permanent eller ambulerende. Det samme gjelder for MC og tunge prøver i Nordfjordeid, lette prøver i Nordheimsund, Mc prøver i Odda, teoriprøver og tunge prøver i Sauda, Mc og tunge prøver i Sogndal, Mc og tunge prøver på Stord, samt MC og tunge prøver på Voss,

Region midt:

ATL mener det ikke er fornuftig eller i tråd med SVV samfunnsoppdrag å legge ned Molde trafikkstasjon. Avstandene i regionen er korte men fergeforbindelser og dårlig vegnett gjør at det må tilbys ambulerende tjenester. Ålesund trekkes fram som et eksempel. Teoriprøver bør søkes lagt til byer og tettsteder for å unngå unødvendige lange reiser.

ATL er uenig i at man vil ta bort mc prøver i Volda/Ørsta og mener dette enten må opprettholdes eller tilbys ambulerende. Det samme gjelder for tunge prøver i Ålesund, mc og tunge prøver i Molde, teori, mc og lette prøver i Sunndalsøra, teoprøve , MC og lette prøver i Orkanger/Orkdal, teori, MC og lette prøver i Levanger, MC prøver i Namsos, teoriprøver og lette prøver på Røros, samt teoriprøver på Oppdal.

Region Nord:

ATL mener vegvesenet legger opp til at enkelte brukere får svært lang reisevei for å avlegge teori og praktiske prøver. Dette er brudd på samfunnsoppdraget.

ATL er uenig i at man foreslår å legge ned Storslett trafikkstasjon med tilhørende lette og tunge førerprøver og kun ha ambulerende teoriprøver der. Videre er man uenig i at det foreslås å ta bort lette førerprøver ved Sandnessjøen og at disse må opprettholdes enten permanent eller ved ambulerende bemanning. Det samme gjelder for mc og tunge prøver i Bodø, lette prøver i Leknes, lette og tunge prøver i Narvik, MC prøver på Sortland, mc, lette og tunge prøver i Lakselv, mc prøver i Vadsø, samt mc og tunge prøver i Tromsø. Det pekes spesielt på at vegvesenet svikter samfunnsoppdraget ved endringene i de større byene og mener også at det bør tilbys teoretiske prøver lokalt i regionen.

Privatisering:

ATL er positive til at etaten legger opp til økt privatisering av enkelte tjenester, men påpeker viktigheten av at kvaliteten må holde et høyt nivå.

Eksempler på aktuelle oppgaver kan være:

- Bilfører 65+
- Mengdetreningsopplæring
- Teoriprøver
- Evalueringsprøver praktiske

Oppsummerende betraktninger:

ATL mener vegvesenet senere år har gjort mange grep for å gjøre deler av tjenestene lettere tilgjengelig, men at foreslåtte endringer i høringen går motsatt veg og at tilgjengeligheten reduseres. ATL mener dette bryter med vegvesenets samfunnsoppdrag. ATL er bekymret for nullvisjonen og mener dette kan føre til økt grad av bla ulovlig kjøring. Forslagene kan også medføre konkurransevridning for trafikkskoler.

Forslagene vil medføre lengre reisevei for en del brukere og man mener en del av forholdene i høringsnotatet er kritikkverdige. Bla mener man at vegvesenet feilinformerer når man ikke tar med at besparelser også medfører kostnader. Kuttene er gjort ukritiske og uten tilstrekkelig grad samfunnsøkonomisk konsekvensutredet. ATL mener besparelsene kan hentes inn fra andre områder der konsekvensene for brukerne er mindre alvorlige.

3.4.2 Bilimportørens landsforening (BIL)

BIL har forståelse for at SVVs tjenestestruktur bør moderniseres og at det stilles effektiviseringskrav, og mener at dette må kompenseres dersom negativ innvirkning på tjenestetilbudene skal unngås. Foreningen viser til tidligere innsendte innspill, som de mener nå er aktualisert i vesentlig grad.

For så vidt gjelder hallkontroll, mener BIL at reduksjonen i antall tjenestesteder kan gå greit, under forutsetning av at fysisk fremmøte med nye lastebiler og busser avskaffes. Ordningen med sentral dokumentgodkjenning er implementert i hele landet, og det begynner nå å bli problemer med ventetid på hallkontrollen. Gjenstående hallkontroll ved fysisk fremmøte har marginal betydning, skriver BIL. Det er stort sett identitetskontroll av kjøretøyet og eventuelt visuell inspeksjon som gjenstår, og dette kan også gjøres digitalt ved hjelp av bilder. En slik løsning vil frigjøre ressurser for alle parter, øke trafikksikkerheten samt spare samfunnet og miljøet for et stort antall «tomkjørte» kilometer med tunge kjøretøyer. Eventuelt kan det innføres kriterier for å slippe fremmøte, f.eks. minstekrav til volum, avstand til trafikkstasjon, kompetanse, interne prosesser osv.

BIL erkjenner at avskaffelse av fysisk oppmøte innebærer utvidet tillit til bransjen, og at det kan være tilfeller der feil forekommer. De foreslår at gjentatte tillitsbrudd kan få som konsekvens at leverandøren må gå tilbake til fysisk oppmøte inntil forholdene er brakt i orden.

For så vidt gjelder ambulerende eller mobile tjenester som kompenserende tiltak, mener BIL at dette i stort nok omfang kan avhjelpe situasjonen, og at dette kan ses i sammenheng med deres forslag.

BIL mener videre at den årlige kontrollen av ADR-kjøretøyer bør privatiseres. SVV som eneste aktør har ikke tilstrekkelig kapasitet og geografisk spredning, slik at det blir for lange ventetider og for lange avstander til nærmeste trafikkstasjon som har tjenesten. Verksteder som er ADR-godkjente, og som også utfører periodisk kjøretøykontroll (pkk) på ADR-kjøretøyene, burde også kunne utføre ADR-kontrollen. Da kan både ADR-kontrollen og pkk utføres ved ett oppmøte. Bransjens tilbud kunne også komme i tillegg til SVVs tilbud.

For øvrig skriver BIL at krav om «teknisk endring» ved vektmessig ned-/oppregistrering innenfor bilprodusentens maksimalt tillatte vektorer bør avskaffes. BIL mener at det ikke er nødvendig at et kjøretøy må registreres for største tillatte totalvekt. For å f.eks. kunne nedregistrere kjøretøyet må det foretas en «teknisk endring», og dette har ført til mange kreative løsninger. Dette er ulogisk og utilfredsstillende for begge parter. BIL viser til høring av 8.5.2018 der det foreslås endring av dette, men påpeker at endringen bør gjelde alle biler, og ikke begrenset slik som i forslaget. Etter BILs mening bør man gå inn for den danske modellen, der vektendring inntil 30% aksepteres uten teknisk endring.

3.4.3 Kommunesektorens organisasjon

KS har stor forståelse for behovet for å hente ut effektiviseringsgevinster som en følge av endrede arbeidsprosesser.

De fleste brukere av offentlige tjenester foretrekker at det offentlige digitaliserer sine tjenester, og KS mener derfor det er fornuftig at det satses på å utvikle videre digitale tjenester innenfor TK- området.

KS mener at forslaget som foreligger har utløst stor bekymring for at kvaliteten på et viktig tjenestetilbud til innbyggerne svekkes og at mange brukere som ikke kan løse sine oppgaver digitalt av trafikkstasjonene vil få en mye lengre reisevei.

I det videre arbeidet forutsetter KS at følgende prinsipper blir lagt til grunn før de foreslåtte strukturendringene gjennomføres;

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

3.4.4 Landsforbundet av motorhistoriske kjøretøyklubber

LMK påpeker innledningsvis at de ønsker å fremme synspunkter relatert til ivaretagelse av historisk dokumentasjon og arkiver samt teknisk kompetanse knyttet til motorhistoriske kjøretøy.

Når det gjelder teknisk kompetanse mener LMK at det er viktig at kompetansen rundt motorhistoriske kjøretøy blir ivaretatt når antallet eksisterende trafikkstasjoner etter deres mening tenkes betydelig redusert. De vil at dagens tjenestetilbud på dette området opprettholdes uten at dette medfører økte kostnader eller reisevei for brukerne.

LMK mener at arkivene som inneholder historisk dokumentasjon om kjøretøy på ulike trafikkstasjoner må ivaretas da de inneholder kjøretøyhistorie, informasjon om aktuelle eierforhold og gamle kjennemerker. Denne informasjonen er etter deres mening nødvendig ved registrering av kjøretøy som ikke er i dagens motorvognregister. De foreslår at tilgjengeligheten til informasjonen sikres ved at arkivene enten overføres til nye enheter i nærområdene i sin helhet eller til Norsk Vegmuseum hvor det tildeles prosjektmidler til digitalisering. De mener at overføring til Stats- og Riksarkiv ikke bør være et alternativ på grunn av risikoen for kassering eller dårlig tilgjengelighet ved bruk av fjernlager i Mo i Rana.

3.4.5 Motorsykelimportørenes forening

Konkrete kvalitets- og tilgjengelighetskrav

Foreningen er av den oppfatning at det er en vesentlig mangel ved SVVs forslag at det ikke er stilt krav og kriterier som samlet kan bidra til å gi et bilde av hva brukere av tjenestetilbudet kan forvente i fremtiden. MCF ber derfor om at det lages konkrete kriterier for kvalitet og tilgjengelighet som grunnlag for tjenestetilbudet og tjenestestrukturen.

Tjenestestruktur

MCF stiller seg negative til at den foreslåtte tjenestestrukturen reduserer antall lokasjoner med mulighet for å ta førerkort i klasse A og A1 med 48%. Foreningen viser til at rekruttering av nye motorsyklister er viktig for å oppnå transporteffektivitet og miljømål. Da førerkort i klasse AM oppnås uten praktisk prøve, vil en dramatisk reduksjon av tjenestesteder som kan gi førerprøve i A1, stimulere til bruk av AM fremfor A1. MCF mener dette er uheldig for forhold knyttet til trafikksikkerhet og transportøkonomi.

Foreningen mener SVVs forslag bør økes med om lag ti tjenestesteder for å oppnå nødvendig tilgjengelighet for å avlegge praktisk prøve for MC. Videre at muligheten for å gjennomføre praktisk prøve for MC i hele landet opprettholdes, slik at maksimal reiseavstand for 95% av befolkningen er 1,5 time. MCF foreslår at dette kan gjennomføres ved bruk av ambulerende team i samarbeid med fylkeskommunene.

Digitalisering

MCF stiller seg positive til at brukerne stadig kan benytte flere tjenester digitalt, men mener forslaget mangler en oversikt over tilbudet som fulldigitalisert. Videre at det vil være en fordel om man får gjennomført muligheten til å digitalt avregistrere kjøretøy i perioder, uten å levere inn kjennemerket.

Kompenserende tiltak ved økt reiseavstand

Foreningen mener det er en mangel ved forslaget at det ikke er utredet hvilke oppgaver som i dag er tillagt SVV og som krever personlig oppmøte, som kan ivaretas av servicekontorene i kommunene. Særlig oppgaver som krever sikker identifisering og bildetaking ved fornyelse, erstatning og innbytte av førerkort og praktisk kundebehandling ved eierskifte/omregistrering som ikke kan gjøres digitalt. Videre at fylkeskommunen drifter mesteparten av videregåendeopplæring og at det vil gi bedre tilgjengelighet og være positivt samfunnsøkonomisk, om disse kan gjennomføre teoretiske prøver, med sine allerede tilgjengelige systemer og rutiner.

3.4.6 Norges Lastebileier-Forbund (NLF)

NLF er generelt positive til de foreslåtte løsningene, men er opptatt av at kravene til reduksjon i kostnadene ikke må gå på bekostning av rekruttering av yrkessjåfører.

Generelt mener NLF at områdene trafikant og kjøretøy bør skilles. Trafikant-området har etter deres mening funksjoner som kan digitaliseres og de få tjenestene som krever oppmøte kan utføres ved andre offentlige kontorer. På kjøretøyområdet er oppmøte nødvendig, men forflytning av tunge kjøretøy er tidkrevende, lite miljøvennlig og kostbart. De mener derfor at mobile enheter i etaten er den beste løsningen, spesielt i distriktene med lavere frekvens i behovet for tjenestene.

NLF viser til at antall trafikkstasjoner som tilbyr førerkort for tungbil reduseres fra 40 til 21, noe de mener vil medføre store konsekvenser for rekrutteringen av nye sjåfører. De foreslår at landslinjene (11 linjer i alle fylker) for yrkessjåfører må benyttes som tjenestesteder for førerprøver for tungbil i ny tjenestestruktur. De foreslår videre at teoriprøvene kan gjennomføres på autorisert trafikkskole eller annet egnet sted, og på yrkessjåførskolene for tungbil.

NLF mener at det er viktig at tungbil-sensorer ivaretas som en viktig ressurs for å møte kommende rekrutteringsbehov. Det bør derfor sikres en god logistikk ved bruk av ambulerende virksomhet der det blir lange avstander mellom tjenestestedene.

Når det gjelder kjøretøyregistrering viser NLF til at den tekniske kontrollen av tunge kjøretøy er meget rask og enkel og krever derfor ikke høyt utstyrte kontrollhaller. De foreslår at all kontroll av nye kjøretøy utføres av mobile enheter hos forhandler. Spesialkjøretøy kan fremstilles i etatens kontrollhaller. Videre foreslår de at årlig ADR-kontroll utføres av lastebilforhandlere som er godkjente PKK-verksteder på bakgrunn av dårlig tilgjengelighet for denne kontrollen og dermed stor belastning for sjåførene med lang reisevei til kontrollstedet.

NLF foreslår at etterkontroll av mangler gitt ved utekontroll delegeres i sin helhet til PKK-verkstedene og ønsker større bruk av sambruksstasjonene for etterkontroll. De foreslår også at utekontroll foretas av mobile enheter med bruk av lastebilverksteder til nærmere kontroll av kjøretøyet.

NLF viser til visse geografiske utfordringer som vil medføre lange reisestrekninger for deres sjåførere.

NLF mener at forslaget burde ha tatt til høyde for fremtidig utvikling av TK-området med tanke på økt kapasitetsbehov.

3.4.7 NMCU

NMCU stiller seg positiv til videreføring av nettbaserte løsninger for førstegangsregistrering og omregistrering av kjøretøy. Når det gjelder halltjenester, ønsker NMCU at dagens tilbud består. Som et alternativ foreslår de at et redusert antall lokasjoner med hall kan kompenseres med at kjøretøy kan besiktiges der SVV har utekontroll langs veinettet.

Foreningen viser til at private aktører gjør et godt arbeid med å holde kurs for å øke kjørekompentansen og trafikksikkerheten for motorsyklister, og ønsker at dette skal fortsette.

Dersom SVVs tilbud til førerkortkandidater for motorsykel blir kraftig redusert, mener NMCU at det vil være positivt å tillate private aktører å avvikle førerprøver. Imidlertid ser NMCU betenkeligheter ved å privatisere denne tjenesten. De viser til at selv om trafikkskolene i all hovedsak oppfyller kravene som stilles til dem, blir det tidvis avdekket avvik slik at sjåførere uten tilstrekkelige kjøreferdigheter blir å finne i trafikken. NMCU ønsker for enhver pris å unngå den slags sikkerhetsrisiko, og viser til at trafikkskolenes integritet kan komme i konflikt med økonomiske og konkurransemessige forhold.

En privat tilbyder av førerprøve vil ha et krav om profitt på tjenesten, og dette kan øke kostnaden for kandidaten. Det er også en risiko for at privatisering kan føre til at kandidater som har tilstrekkelige ferdigheter, likevel blir pålagt å betale for flere kjøretimer. Også i motsatt retning kan problematikken gjøre seg gjeldende. Kandidater uten tilstrekkelige kjøreferdigheter kan komme til å få grønt lys for å ferdes på egenhånd, fordi trafikkskoler med høy strykprosent får dårlig omdømme. Videre peker NMCU på at førerkortet er et offentlig dokument, og at det må vurderes juridisk om private kan utstede slike dokumenter.

For så vidt gjelder førerprøvesteder, påpeker NMCU at det er et kraftig motsetningsforhold mellom å redusere antall tjenestesteder og å opprettholde et godt tjenestetilbud i hele landet. Foreningen mener at hensynet til tilgjengelighet og likebehandling samsvarer dårlig med å legge ned tilnærmet halve tilbudet, og viser til lange reiseavstander i nord. Førerprøve for MC er et offentlig tjenestetilbud som bør være mest mulig universell for bruker, uavhengig av bosted, anføres det.

NMCU påpeker en rekke negative konsekvenser ved å ha færre førerprøvesteder. Blant annet nevnes at kandidater langveisfra vil ha dårligere mulighet til å lykkes med prøven, fordi de ikke er kjent på stedet og er slitne etter lang reisevei. Videre vil førerprøven bli kostbar for de som får lang reisevei, med reisetid, tap av arbeidstid, eventuelt flyreise og hotellovernatting. På Østlandet vil reduksjonen føre til uforholdsmessig stort press der prøvene fortsatt kan avlegges. Samfunnsøkonomisk er det uhensiktsmessig å binde opp sensorenes tid med reising til og fra førerprøver, og dette vil også gi større knapphet på denne spisskompetansen. Etter NMCUs oppfatning vil innsparingen ved å ha langt færre lokasjoner ikke kunne forsvares ut fra de store ulempene dette vil påføre førerprøvekandidatene.

NMCU viser til at en rekke trafikkstasjoner ble lagt ned i 2004/2005 og mener at smertegrensen for likebehandling og tilgjengelighet allerede da ble nådd. Foreningen mener at førerprøver for motorsykkel bør avholdes alle steder der det gjennomføres førerprøver for personbil. For så vidt gjelder de spesielle hensyn som må ivaretas ved MC-prøver, kan dette løses uten nevneverdige kostnader gjennom dialog med NMCU, trafikkskoler og andre lokale ressurser. For øvrig påpeker foreningen at etterspørselen etter MC-prøver er stigende, og at bruk av tohjulinger har en rekke positive effekter som redusert trafikkork, frigjorte parkeringsplasser og mindre miljøbelastning. Det vises til Regjeringens målsetting om å legge bedre til rette for motorsykkel som et miljøvennlig og arealeffektivt transportalternativ.

3.4.8 Norsk Automobilforbund (NAF)

Tjenestestruktur:

NAF refererer til kravene stilt i Departementets oppdragsbrev og anser det som umulig at SVV skal kunne innfri alle kravene som her er beskrevet samtidig. NAF mener at SVVs forslag i det store og hele baserer seg på å nå kravene til kostnadsbesparelser.

NAF savner minimumskriterier for tilgjengelighet, reiseveg og ventetider.

NAF mener at ambulerende tjenesteteam kan avbøte publikums behov, men savner en beskrivelse av krav til frekventering på steder uten fast bemanning for å unngå lange ventetider. Ambulerende tjenester er mindre miljøbelastende.

NAF mener færre tjenestesteder kan løse vegvesenets økonomiske krav, men påpeker samtidig om uendret tjenestestruktur kan beholdes mot vurdering av endring i gebyrene. Man savner også analyse av økonomiske og miljømessige konsekvenser for samfunnet.

NAF ber om at førerprøveordningen og tilhørende bestillingssystem vurderes for bestilling av sammenhengende førerprøvedag for trafikkskolene.

NAF mener det ikke er gjort grundig nok analyse for å se på mulig samlokalisering med andre off tjenester/skoler for avvikling av for eksempel teoriprøver.

Privatisering:

Tar ikke stilling til dette, men ønsker å følge opp dette etter oversendelsen til departementet 10 mai.

3.4.9 Norges bilbransjeforbund (NBF)

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

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

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

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

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

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

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

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

3.4.10 Norges Taxiforbund

Norges Taxiforbund er opptatt av effektive og ikke kostnadsdrivende rutiner. De er opptatt av nærhet til de lovpålagte offentlige tjenester. De er i dag lokalisert i områder hvor det er lange avstander og hvor taxitilbudet er sårbart for stopp i driften. Det kan derfor få store konsekvenser for både publikum og taxidriften med lengre driftstans.

Det er spesielt tre emner Taxiforbundet synes det er viktig for deres bransje jamfør høringsforslaget;

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

Taxiforbundet er positive til den digitalisering som Statens vegvesen gjennomfører, og hvis dette også kan omfattes av førerkortfornyelse, vil det kunne gjennomføres uten noen form for driftsstans.

På grunn av fremtidige lovendringer, vil driften til taxiforbundet bli mer uforutsigbar, da medlemmene må bygge om sine biler for å tilfredsstille transport av syke, uføre og barn. Det er derfor viktig at godkjenning av denne type endring gjøres tilgjengelig. Da er det positivt at Statens vegvesen sin utekontrollstasjoner er tenkt omgjort til sambruksstasjoner. Det vil lette tilgangen til taxiforbundet sine medlemmer.

Taxiforbundet er videre positive til at gjennomføring av teoriprøve skal legges nær kollektivknutepunkter.

Videre mener de at dagens kurssteder som utfører utdanning og etterutdanning etter yrkessjåførforskriften, også må få anledning til å avholde de lovpålagte prøver for førerkort, løyve og taxisjåførprøven som kommer i 2020.

3.4.11 Norsk Transportarbeiderforbund

Norsk Transportarbeiderforbund viser til at de i en årrekke har hatt et godt samarbeid med Statens vegvesen innen mange fagområder og at de setter stor pris på fagkunnskapen i etaten. De mener imidlertid at stadig flere av etatens oppgaver enten blir privatisert eller overført til andre statlige nivå som følge av politiske beslutninger, noe de er bekymret for. De mener at etaten da vil miste viktig kompetanse, føre til usikkerhet rundt arbeidsplasser og lokalisering, samt gjøre det vanskeligere for brukerorganisasjoner å få en god kontakt med etaten.

De viser videre til at reduksjon av antall tjenestesteder for hallkontroll og førerprøver tunge kjøretøy vil måtte bety at de ansatte må bruke mer tid på reising til tjenestesteder. Etter deres mening vil dette gå utover tiden de ansatte har til disposisjon for ren kontrollvirksomhet og at det vil medføre en ekstra belastning på dem.

Ut fra et trafiksikkerhetsperspektiv mener de at det er særdeles viktig at etaten har et helhetlig ansvar for førerkortdelen og nok ressurser til kontrollvirksomhet. Dette er oppgaver som etter deres mening må ha tilstrekkelig tillit fra deres medlemmer og samfunnet for øvrig og at de derfor ikke kan overføres til private aktører. De peker på at hallkontroll, kontroll av kjøre- og hviletid, teoretisk og praktisk førerprøve for tunge kjøretøy er eksempler på oppgaver som ikke er egnet for privatisering.

Norsk Transportarbeiderforbund hevder at forslaget vil føre til tap av og oppsplitting av viktig kompetanse, uro og usikkerhet blant ansatte, dårligere tjenestetilbud til brukere og en svekkelse av kontrollvirksomheten. Videre mener de at en prosess som endrer eller flytter stiller for mer enn 1600 ansatte ikke er forenlig med god ivaretagelse av de ansatte og deres kompetanse på en trygg måte.

3.4.12 Trafikkforum

- 1) **Omorganisering:** Trafikkforum støtter en omorganisering av Statens vegvesen som fjerner den autonome styringsinnretningen på regionnivå.

- 2) **Førerprøvesteder:** Selvbetjeningsløsninger i kombinasjon med ambulerende førerprøvesensorer bør kunne legge til rette for at eksisterende førerprøvesteder blir opprettholdt i alle førerkortklasser, både for teoretisk og praktisk prøve.
- 3) **Privatisering:** Trafikkforum anbefaler at sensur av førerprøver også i fremtiden skal være ivaretatt av Statens vegvesen.

1) Trafikkforum erkjenner at mangelfulle styringslinjer kan være en årsak til lang ventetid ved trafikkstasjoner. Vegdirektoratet har lagt ned en betydelig innsats i å fornye Statens vegvesen og bli mer fleksibel og kundevennlig. Men siden for mye myndighet har ligget til regionene, har det utviklet seg en ukultur med motvilje til endringer og retningslinjer fra vegdirektoratet. Trafikkforum støtter en fremtidig organisering med en faggruppeinndeling hvor Trafikant og kjøretøy utgjør en egen avdeling. De påpeker at det bør etableres en klar styringslinje fra TK-direktøren og ned til de enkelte trafikkstasjoner, servicekontor og førerprøvesteder.

2) Trafikkforum støtter innføring av selvbetjeningsløsninger. Om tjenestetilbud ivaretas av en trafikkstasjon, et servicekontor eller førerprøvesteder i kombinasjon med nettbaserte tjenester, er av mindre betydning. Tilgangen til førerprøvesteder er derimot av avgjørende betydning, og Trafikkforum anbefaler at førerprøvestedene i hovedsak blir opprettholdt. Ved økt fleksibilitet med nettbaserte tjenester og ambulerende førerprøvesensorer burde det etter deres syn være naturlig å heller øke antall førerprøvesteder. Innholdet i førerprøven og førerprøvens mulighet til å teste kandidatens adferd i realistiske og relevante situasjoner taler også for å opprettholde et desentralisert tjenestetilbud.

Trafikkforum hevder at en reduksjon i førerprøvesteder fører til konkurransevridning for trafikkskoler lokalisert nært førerprøvesteder og trafikkskoler med intensivopplæring. Økt intensivopplæring er i strid med intensjonene i føreropplæringsmodellen.

Trafikkforum mener det må være mulig å gjennomføre førerprøver i alle klasser uten å reise i to timer eller mer. Samfunnsøkonomien belastes med reiseutgifter, tapt arbeidsfortjeneste, tap for arbeidsgiver og tap av skatteinntekter. Kollektivtransport er dårlig utbygd i områder med reduksjon i tjenestetilbudet, og særlig kandidater til klasse A1 må reise kollektivt og får lengre reisetid. Fravær fra videregående skole ved førerprøve eller føreropplæring på motorsykel vil neppe bli gyldig fravær. Nedleggelse av førerprøvesteder må dermed anses som en ekstra stor ulempe for skoleelever.

Trafikkforum påpeker at førerprøven orienterer seg mot trafikale utfordringer hvor ulykkesrisikoen er størst - utenfor tettbygde strøk, og at det er ønskelig å opprettholde førerprøvesteder hvor det er mulig å måle dette - særlig med tanke på tungbil og motorsykel. De fremholder også at førerkortkandidatene ønsker å gjennomføre opplæringen samme sted som førerprøven, noe som sikrer at kompetansen er relevant for føreren og målene i trafiksikkerhetsarbeidet. De fremholder videre at føreropplærings bidrag til nullvisjonen er av større betydning enn gevinsten i å øke kompetansen hos førerprøvesensorer i bredere fagmiljø.

Trafikkforum påpeker også at det er store kostnader og miljøkonsekvenser ved forflytning av tyngre kjøretøy. Økt avstand til førerprøvested får konsekvenser for yrkessjåføropplæring ved private trafikkskoler, i videregående skole, og i siste instans også for tilgangen til nye yrkessjåførere. Rekrutteringen til yrkessjåførutdanningen er allerede vanskelig, og det er betenkelig å skape enda større barrierer med nedlegging av desentraliserte tilbud. For å ivareta økonomiske incitament, mener Trafikkforum at lokale aktører (trafikkskoler, kommuner, organisasjoner og andre) kan legge til rette for områder til kjøregårdsøvelser.

Trafikkforum mener det må være mulig å opprettholde servicekontor for teoretiske prøver alle steder hvor det i dag er et tilbud, uavhengig av om det innebærer å opprettholde eksisterende trafikkstasjoner eller å etablere servicekontor eventuelt i samarbeid med andre offentlige kontor.

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

1. Statens vegvesen har opparbeidet en betydelig kompetanse i å vurdere førerkompetanse.

Privatisering av førerprøven kan føre til forringelse av kvaliteten.

2. Førerprøven gis legitimitet ved at den gjennomføres og vurderes likt i hele landet.

Publikums tillit er knyttet til at førerprøven gjennomføres av en aktør uten kommersielle interesser.

3. Privatisering av tjenestetilbudet vil ikke nødvendigvis føre til reduksjon i HR-ressursene.

Besparelser i HR-ressurser på førerprøver og i skranke, vil i stedet føre til økte HR-ressurser på tilsyn.