



Finansdepartementet



Samferdselsdepartementet

Områdegjennomgang av Statens vegvesen Del 2b – Trafikant- og kjøretøyområdet

01. juni 2018

Capgemini Consulting

Karenslyst allé 20 • Postboks 475 Skøyen • 0214 OSLO

Telefon: 24 12 80 00

www.capgemini.com/consulting-no

 Capgemini Consulting

INNHold

1. SAMMENDRAG	4
2. TJENESTELEVERANSEMODELL FOR TK-OMRÅDET	7
2.1. Utvikling i bruk av digitale tjenester	7
2.2. Endringer i tjenesteleveransen og oppgaveløsningen	8
2.2.1. Endringer i oppgaver ved tjenestestedene	8
2.2.2. Plan for digitalisering innen TK-området	8
2.3. Beskrivelse av tjenesteleveransemodellen	12
2.4. Spesialisering av saksbehandlingsoppgaver.....	14
2.4.1. Tjenester som kan samles/spesialiseres	14
2.4.2. Vurdering av spesialisering og effekter	15
2.4.3. Størrelse på fagmiljøer	16
3. NÅSITUASJON AV EKSISTERENDE TJENESTESTRUKTUR	16
3.1. Oppsummering av datainnsamling	16
3.1.1. Produksjon.....	16
3.1.2. Kapasitet og kapasitetsutnyttelse.....	17
3.1.3. Eiendomskostnader	17
3.1.4. Bygg og eiendomsforhold.....	18
3.1.5. Ansatte.....	18
3.1.6. Brukerperspektivet	18
4. NY TJENESTESTRUKTUR	19
4.1. Konsepter.....	19
4.1.1. Beskrivelse av konsepter	19
4.1.2. Eksempler på brukerreiser i de nye konseptene	23
4.2. Anvendelse av kriterier ved vurdering av ny tjenestestruktur	25
4.3. Forslag til ny tjenestestruktur for TK	27
4.3.1. Endringer i tjenestestrukturen.....	27
4.3.2. Konsekvenser for brukerne	29
4.3.3. Personalmessige konsekvenser	29
4.3.4. Overføring av oppgaver knyttet til ID/foto	30
5. FORUTSETNINGER FOR IMPLEMENTERING OG GEVINSTBEREGNING	31
5.1. Forutsetning for implementering av ny tjenestestruktur	31
5.2. Forutsetninger for beregning av gevinstpotensial for ny tjenestestruktur	31
5.2.1. Arealberegning og leiepris	32
5.2.2. Oversikt over sambruksstasjoner som del av ny tjenestestruktur.....	34
6. GEVINSTPOTENSIAL SOM FØLGE AV NY TJENESTELEVERANSEMODELL OG -STRUKTUR FOR TK	35
6.1. Gevinstpotensial for bygg- og infrastruktur	35
6.2. Gevinstpotensial ved effektivisering av Trafikant- og kjøretøytjenester	35
6.3. Verdioverslag av eiendom som kan realiseres som følge av ny struktur.....	36
6.4. Kostnader knyttet til implementering av ny tjenestestruktur.....	36
6.5. Gevinst bemanning	37
6.5.1. Bemanning med merkantil fagkompetanse.....	37
6.5.2. Bemanning av myndighetskontroll.....	38
6.5.3. Bemanning av praktiske førerprøver.....	39
6.5.4. Samlet gevinst ved bemanningsnedtrekk	40
6.6. Totalt gevinstpotensial ved omgjøring til ny tjenesteleveransemodell og -struktur	40

7. EKSISTERENDE OG NYE SAMARBEIDSSOMRÅDER	41
7.1. Utsetting av teoriprøver	41
7.2. Årlige ADR-kontroller i regi av Statens vegvesen.....	42
7.3. Utvidelse av samarbeidet med Tolletaten og andre kontrolletater.....	42
7.3.1. Bruktimport av kjøretøy	42
7.3.2. Digital informasjonsdeling på tvers av etater	43
7.3.3. Utvidelse av Tolletatens kontrollopgaver ved grensen.....	43
VEDLEGG.....	44
Vedlegg 1 - Detaljert beskrivelse av dagens tjenestestruktur og endringer til ny struktur	44

1. Sammendrag

På bakgrunn av arbeidet i del 1 av områdegjennomgangen og forslag til ny tjenesteleveransemodell og -struktur, fikk Capgemini Consulting i oppdrag å ytterligere detaljere og konkretisere tjenesteleveransemodell og -struktur, herunder presentere et gevinstpotensial for anbefalt modell og struktur. Sentralt i arbeidet har vært å definere et fremtidig behov for trafikant- og kjøretøytjenester vurdert opp mot utvikling i etterspørsel og endringer i brukernes behov. Innsikt fra detaljert kartlegging av eksisterende tjenestesteder og endringer som følge av digital utvikling og etablering av selvbetjeningsløsninger, er relevant dokumentasjon for realisering av ny tjenesteleveransemodell.

Behov for utvikling av nye selvbetjeningsløsninger med tilhørende hindringer for fulldigitalisering av tjenester ble beskrevet i rapporten fra områdegjennomgangens del 1. Statens vegvesen har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet skissert en overordnet plan for digitalisering innenfor TK-området. Planen tar hensyn til hindringer for digitalisering av tjenester, og hvilke endringer som må til for å innføre selvbetjeningsløsninger for tjenester som i dag krever oppmøte. Av tiltakene som skisseres, er Capgemini Consulting sin vurdering at følgende tre er de viktigste for digitaliseringen av tjenestetilbudet:

- *Utstedelse og fornyelse av førerkort og kompetansebevis som krever digital helseattest*
- *Betalingsløsning på nett*
- *Frivillig avregistrering av kjøretøy*

Dersom alle brukere benytter selvbetjening for tjenester som allerede er digitalisert, er potensialet for reduksjon i skrankehenvendelser 480 000 saker. Realiseres Statens vegvesen sin plan for digitalisering, vil det være mulig å redusere antall skrankehenvendelser med ytterligere 570 000 saker. Resterende skrankehenvendelser estimeres da til rundt 500 000 per år etter 2021, en nedgang på 1 000 000 skrankehenvendelser fra dagens nivå.

I takt med at skranketjenester gradvis digitaliseres, reduseres behovet for samlokalisering av trafikant- og kjøretøytjenester. Ny tjenesteleveransemodell skiller trafikant- og kjøretøytjenester, og samlokaliserer myndighetskontroll som del av kjøretøytjenestene med utekontroll av kjøretøy. Skiftet fra tradisjonell trafikkstasjon som dekker alle brukerretterspurte tjenester med skranke som betjeningskanal, til ny modell hvor trafikant- og kjøretøytjenester splittes, innebærer at trafikanttjenestene legges til sentrumsnære servicekontor der hvor folk bor, og at kjøretøytjenester utføres på sambrukstasjoner langs norske riks- og fylkesveier hvor folk ferdes.

For å realisere fremtidig tjenesteleveransemodell mener Capgemini Consulting det er nødvendig å reddykke fagområdene ved å etablere tydelige konsepter tilpasset de ulike tjenestestedene, disse er; servicekontor, sambrukstasjon, oppmøtested og saksbehandlingssenter. Konseptene skal være veiledende for dimensjoneringen av tjenestestedene, og skal bidra til å forme en mer standardisert tjenestestruktur med hensyn til tjenestetilbud, ressurs- og arealbruk, kostnadsnivå og geografisk plassering. Capgemini Consulting har etablert en helhetlig og detaljert oversikt over dagens tjenestestruktur ved innsamling av data per tjenestested. Dataene er i hovedsak knyttet til produksjon av tjenester, kapasitet og kapasitetsutnyttelse, eiendomskostnader, bygg og eiendomsforhold, antall ansatte, befolkningstetthet, samt avstander og reisetid mellom tjenestestedene. Denne informasjonen gir en bedre forståelse av forholdene knyttet til det enkelte tjenestested, og gir grunnlag for vurderinger og valg av konsept i ny fremtidig tjenestestruktur. Som del av datainnsamlingen per tjenestested, ble flere saksbehandlingsoppgaver identifisert med potensiale for å samles i større fagmiljøer. Forslaget til ny tjenestestruktur innebærer at disse oppgavene spesialiseres og samles i saksbehandlingssentre.

I Capgemini Consulting sitt forslag til ny tjenestestruktur legges det opp til en reduksjon fra 82 til 62 tjenestesteder, der 22 av dagens 43 trafikkstasjoner omgjøres til servicekontorer eller samlokaliseres med eksisterende eller planlagte sambrukstasjoner. Videre inkluderer den foreslåtte tjenestestrukturen nedleggelse av 26 eksisterende tjenestesteder, opprettelse av to nye servicekontorer og etablering av fem nye sambrukstasjoner. Endringene gjør det mulig å redusere omfanget av bygningsstrukturen, og tilpasse dimensjoneringen i henhold til faktisk behov. I tillegg legger foreslått tjenestestruktur til rette for økt kvalitet og likebehandling i tjenesteleveransen. Nye selvbetjeningsløsninger og digitalisering av arbeidsprosesser vil gi brukerne økt tilgjengelighet til utvalgte tjenester og et bedre tjenestetilbud totalt sett, hvor et økende antall tjenester kan løses på nett eller mobil. Strukturen vil også bli mer tilpasset brukernes behov med bedre tilgjengelighet og kapasitet for trafikant- og kjøretøytjenestene ved opprettelse av henholdsvis servicekontor og sambruksstasjoner.

Endring av tjenestetilbud og omgjøring av dagens tjenestesteder til de nye konsepter, vil for de aller fleste oppleves som en endring til det bedre. For de mest berørte tjenesteområdene som, praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser, samt myndighetskontroll vil 80-85 pst. av brukerne merke liten eller ingen endring hva gjelder reisevei eller -tid. Avhengig av hvilken tjeneste man snakker om er det fra 8-15 pst. av brukerne som vil få mellom 1 til 2 timer ekstra reisevei i ny struktur. Det er viktig å merke seg at tjenestetilbudet i sum blir bedre, men for noen oppmøtetjenester vil fremtidig tjenesteleveransemodell, innebære lengre reisevei for noen brukere. Antall tjenester dette gjelder for, reduseres i takt med realisering av plan for digitalisering av TK. Tjenester som krever oppmøte ved et tjenestested, vil for de fleste brukere være tjenester man trenger et begrenset antall ganger i løpet av livet.

Innføringen av ny tjenestestruktur og -leveransemodell vil medføre overtallighet i bemanningen innenfor TK-området, og at ansatte ved berørte tjenestesteder potensielt må overføres til andre tjenestesteder. Overtalligheten er større enn det som kan forventes redusert ved naturlig avgang. Det vil derfor være behov for å planlegge hvordan overtalligheten skal håndteres ved eventuell implementering av foreslått tjenestestruktur.

Capgemini Consulting har estimert et samlet gevinstpotensial på mellom 360 til 404,5 mill. kroner, med full effekt innen utgangen av 2023. Gevinstpotensialet er noe høyere enn funn og beregninger fra områdegjennomgangens del 1, hvor intervallet ble estimert til å ligge mellom 258 og 379 mill. kroner. Et tydeligere og mer bevisst valg av kanal for tjenesteyting i ny tjenestestruktur med en ny tjenesteleveransemodell legger samlet til rette for dette gevinstpotensialet:

- *Gevinstpotensial knyttet til bygg- og infrastrukturkostnader tilsvarende 78 mill. kroner årlig innen 2023, ved innføring av ny tilpasset tjenestestruktur.*
- *Gevinstpotensial knyttet til nedbemanning som følge av digitalisering, produktivitetsøkning og spesialisering, hvor forventet årlig kostnadsbesparelser er mellom 267 og 304 mill. kroner etter utrulling og implementering av foreslått tjenesteleveransemodell og -struktur.*
- *Gevinstpotensial knyttet til førstelinje tjenestestøtte «Trafikant- og kjøretøytjenester», består fra områdegjennomgangens del 1, med estimert årlig kostnadsbesparelse på mellom 15 til 22,5 mill. kroner innen 2020. Siden 2015 har tjenesten opplevd 20 pst. reduksjon i antall henvendelser og et redusert antall ansatte som følge av dette. Det vurderes at denne utviklingen vil fortsette i takt med digitalisering og utrulling av nye selvbetjeningsløsninger.*

Det er i tillegg estimert et gevinstpotensial på 119 mill. kroner knyttet til salg av eiendommer for tjenestesteder som forslås nedlagt eller endret i ny tjenestestruktur. Dette gevinstpotensialet er et verdioverslag og

verdivurderinger av Statens vegvesen, og inngår ikke i samlet gevinstpotensial. Dette er nærmere beskrevet i rapportens kapittel 6.2.

Det er identifisert engangskostnader ved overgangen til ny tjenesteleveransemodell og -struktur på totalt 67 mill. kroner i periode 2019-2023. Dette er hovedsakelig kostnader knyttet til omstilling og etablering/flyttekostnader for ny tjenestestruktur.

Områdegjennomgangens del 2 er gjennomført på samme måte som del 1 av oppdraget, med en prosjektgruppe og et prosjektstyre, begge bestående av representanter fra Finansdepartementet, Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen. I forhold til arbeidsform har Capgemini Consulting etterspurt tallmateriale og dokumentasjon etter behov, og gjennomført oppklarende samtaler og møter med nøkkelressurser i Statens vegvesen, for å sikre korrekt forståelse av innhold til anvendelse.

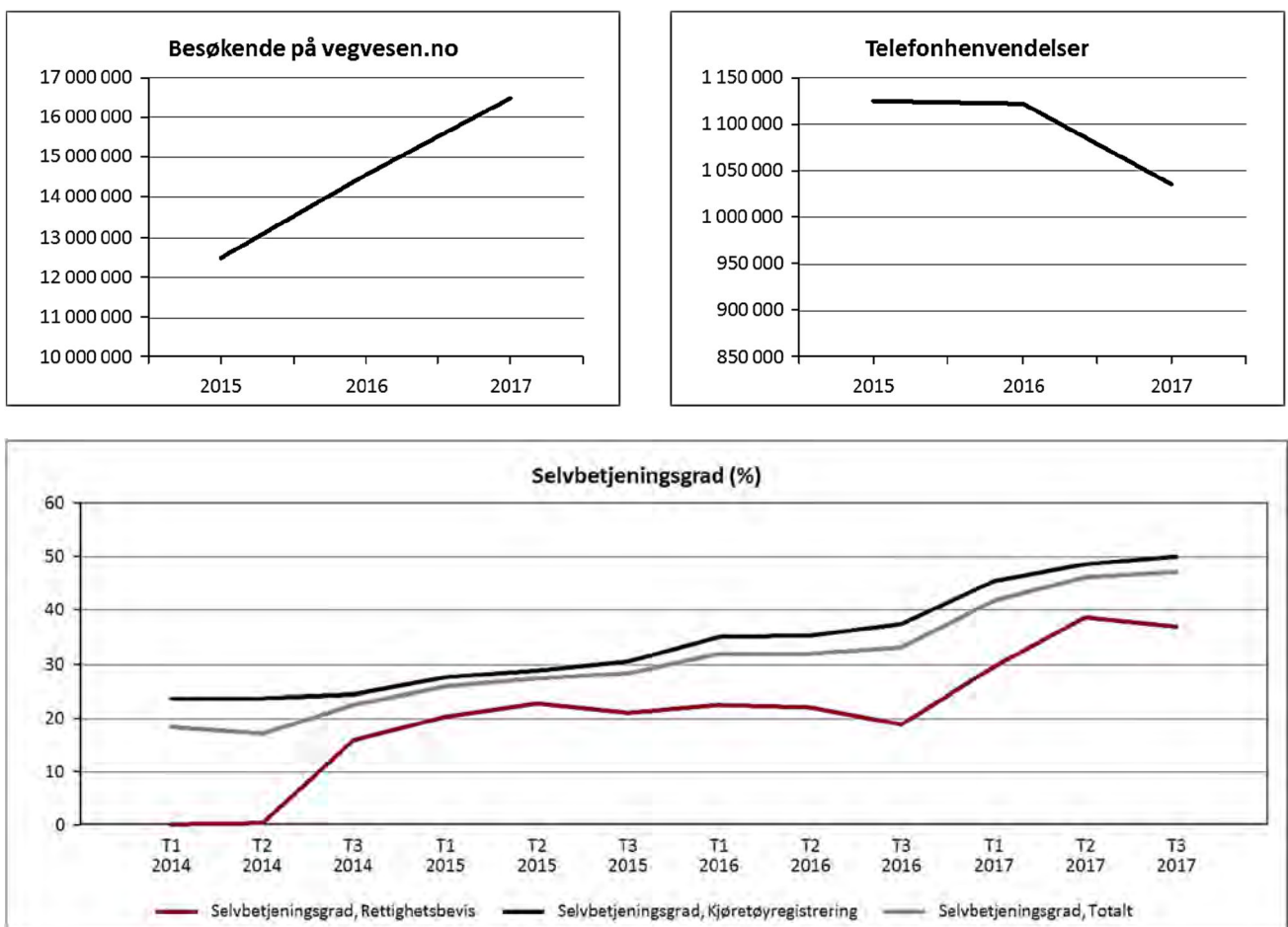
2. Tjenesteleveransemodell for TK-området

2.1. Utvikling i bruk av digitale tjenester

De siste årene har det blitt gitt en rekke føringer for digitalisering av offentlige tjenester. Blant disse er prinsippet «Digitalt førstevalg», som innebærer at digitale løsninger skal være den primære kommunikasjonskanalen mellom offentlig forvaltning og brukerne. Videre er det av forvaltningsloven nedfelt at innbyggere aktivt må velge manuelle løsninger dersom de ønsker å reservere seg mot digital kommunikasjon. Gjennom økt digitalisering søker man å oppnå enklere og raskere saksbehandling, samt frigjøre og omdisponere ressurser i forvaltningen.

De første selvbetjeningsløsningene innenfor TK-området ble lansert for over 15 år siden, og i dag finnes det mer enn 25 selvbetjenings- og oppslagstjenester for publikum og partnere. Basert på prinsippet om digitalt førstevalg og Statens vegvesens egen strategi, ble utviklingen av nye digitale løsninger styrket fra 2013. Dette arbeidet er organisert i et eget prosjekt kalt «Selvbetjeningsprosjektet».

Innen TK-området har Statens vegvesen som mål å digitalisere samtlige tjenester som ikke krever oppmøte, med målsetning om at brukerne skal foretrekke å henvende seg via digitale tjenestekanaler fremfor oppmøte ved et tjenestested. Figurene nedenfor viser at utviklingen går i riktig retning i forhold til målsetningen:



Kilde: Statens vegvesen

Figur 1: Utvikling i publikumshenvendelser og bruk av digitale løsninger

Antall telefonhenvendelser er redusert i tråd med innføring av nye selvbetjeningsløsninger som er satt i drift i perioden 2016-2017. Det forventes en ytterligere reduksjon som følge av at løsningene løpende videreutvikles og forbedres, noe som gjør det enda mer attraktivt å ta i bruk selvbetjeningsløsningene. Nye selvbetjeningsløsninger vil medføre flere henvendelser i en overgangsperiode, men det antas at dette reduseres relativt raskt. Skiftet til digitale løsninger vil gi færre henvendelser over tid, men utviklingen frem til nå tyder på at henvendelsene endres til mer komplekse brukerstøtteoppgaver, og at samtaletiden per henvendelse øker.

Antall unike besøkende på vegvesen.no per måned summert over 12 måneder (2017), var ca.16,5 millioner. Antall klikk/oppslag på de ulike tjenester varierer fra 34,5 millioner oppslag i året på kjøretøyopplysninger til kun noen få tusen oppslag i året for andre tjenester/opplysninger. Disse tjenestene utgjør et viktig tilbud til brukerne, og bidrar til å frigjøre tid for de ansatte til å betjene ikke-digitale tjenestekanaler.

Selvbetjeningsgraden illustrerer utnyttelsen av tilgjengelige selvbetjeningsløsninger sammenlignet med henvendelser for tilsvarende saker på trafikkstasjoner. Fra 2014 har det vært en jevn økning i bruken av selvbetjeningsløsninger, men det er fremdeles potensiale for høyere utnyttelse av disse. For å oppnå digitalt førstevalg er brukerorientering nødvendig, og TKs mål om digitalisering av tjenester forutsetter at man bygger opp under vegvesen.no som hovedkanal for brukerne. Etter hvert som etaten nærmer seg målet om fulldigitaliserte tjenester, i tråd med plan for digitalisering av TK-området, bør det vurderes om resterende tjenester kan leveres på andre måter enn i dag.

2.2. Endringer i tjenesteleveransen og oppgaveløsningen

2.2.1. Endringer i oppgaver ved tjenestestedene

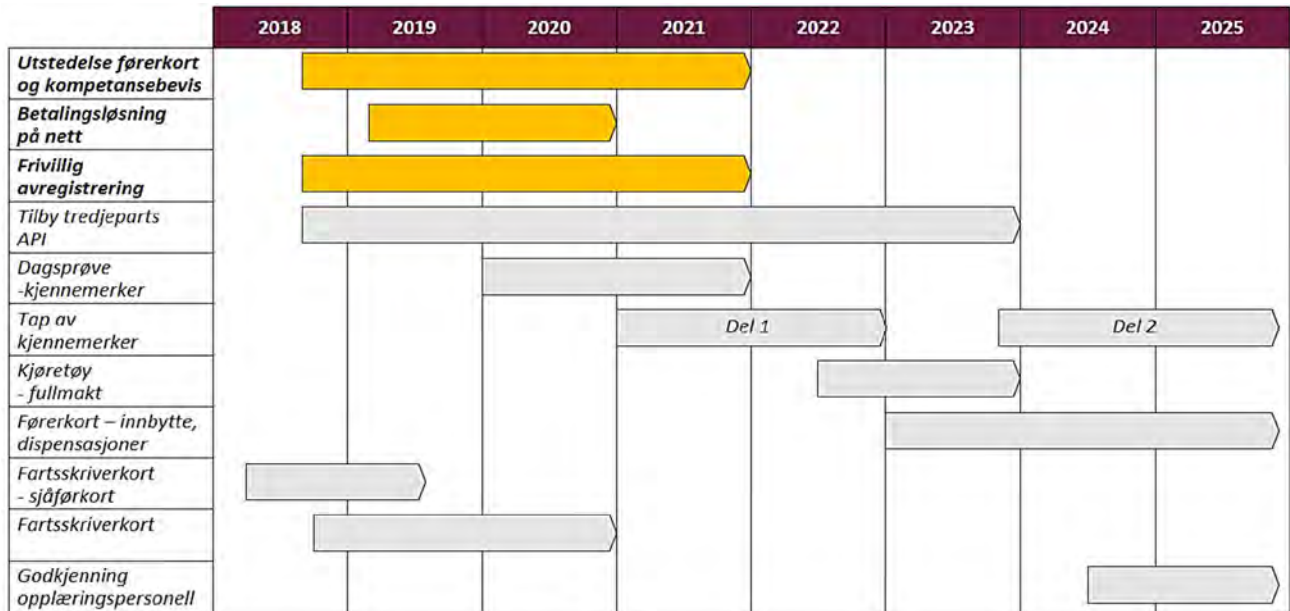
Statens vegvesen har kommet langt med hensyn til digital kommunikasjon med publikum, og etaten håndterer stadig færre oppmøter på tjenestestedene. Brukerne oppleves i økende grad som selvhjulpne, og som omtalt i kapittel 2.1 benyttes selvbetjeningsløsninger i utstrakt grad. For flere tjenester reduseres dermed behovet for at Statens vegvesen er fysisk tilstede ved flere av dagens tjenestesteder. Fremover forventes denne utviklingen å forsterkes, i takt med introduksjon av nye selvbetjeningsløsninger og fokus på økt digitalisering i samfunnet generelt.

Den digitale utviklingen, med en vesentlig digitalisering av informasjonsbehandling og betalingsformidling, har endret forutsetningene for hvordan Statens vegvesen utfører sitt samfunnsoppdrag. Mange av etatens oppgaver har endret karakter, hvor oppgaveløsning og prosesser er forenklet. Enkle og standardiserte oppgaver kan i stor grad gjennomføres maskinelt og automatiseres, mens det er noen type oppgaver som fortsatt krever større grad av manuell behandling. Sakene som behandles manuelt vil i mange tilfeller være av en mer komplisert karakter, og skaper behov for fagmiljøer av en størrelse og sammensetning som sikrer effektiv saksbehandling og høy kvalitet i produksjonen. Spesialisering av fagkompetanse blir dermed svært relevant i en fremtidig tjenestestruktur med høy grad av digital tjenesteleveranse.

2.2.2. Plan for digitalisering innen TK-området

I tilknytning til arbeidet med områdegjennomgangens del 2, har Statens vegvesen skissert en overordnet plan for digitalisering innenfor TK-området. Planen tar hensyn til hindringer for digitalisering av tjenester, og hvilke endringer som må til for å innføre selvbetjeningsløsninger for tjenester som i dag krever oppmøte. Videre har også digitaliseringstiltak utover selvbetjeningsløsninger blitt vurdert, inkludert IKT-løsninger for effektivisering av arbeidsprosesser og støttesystemer for selvbetjeningsløsningene.

Tradisjonelt har interne behov vært retningsgivende for digitaliseringsarbeidet, men de senere årene har etaten i økende grad prioritert brukerorientering og effektivisering. Planen for digitalisering viderefører digitaliseringsarbeidet, og tilrettelegging for ny tjenestestruktur. Digitaliseringsplanen er utformet med fokus på de neste 5 årene, og er illustrert i figuren under.



Kilde: Statens vegvesen

Figur 2: Overordnet plan for digitalisering av TK-området

Digitaliseringsplanen legger opp til høyest innsats de første årene, med vekt på de områdene som vil gi størst effekt på tjenestene og som muliggjør endringer foreslått i fremtidig tjenestestruktur. Dette inkluderer blant annet tiltak relatert til tjenester med høyt volum, som vil bidra til en vesentlig reduksjon i behovet for oppmøte ved tjenestestedene. Med denne prioriteringen vil man raskere kunne implementere den fremtidige tjenesteleveransmodellen og ny tjenestestruktur, som beskrives nærmere i kapittel 2.3. og 4.3 Enkelte av digitaliseringstiltakene vil ikke være ferdigstilt før ny tjenestestruktur er foreslått implementert (2023). Med organisatoriske tilpasninger kan dette til dels løses med midlertidige semiautomatiske saksbehandlingsløsninger, men dette er ikke tatt hensyn til i planen.

I beskrivelsen av planen for digitalisering fremhever Statens vegvesen at tidsløpet for ferdigstilling av digitale løsninger er avhengig av tilgjengelig kapasitet i fagseksjonene og IKT-avdelingen, i tillegg til avhengigheter mellom de ulike tiltakene. Videre understrekes det at det er avhengigheter til juridiske utredninger og regelverksendringer, samt til andre etater i forbindelse med etatsovergrepene prosesser. Capgemini Consulting mener de estimerte tidspunkt for ferdigstilling virker rimelige for flere av tiltakene i digitaliseringsplanen, men at en betalingsløsning på nett bør være mulig å implementere på kortere tid enn de to årene som Statens vegvesen skisserer. Det foreligger allerede en plattform for betaling på nett og mobil i Statens vegvesen, som bør være mulig å tilpasse til ny funksjonalitet og nye tjenester raskere enn tidsestimatet i planen for digitalisering av TK-området.

Av tiltakene som skisseres, er Capgemini Consulting sin vurdering at følgende tre er de viktigste for digitaliseringen av tjenestetilbudet:

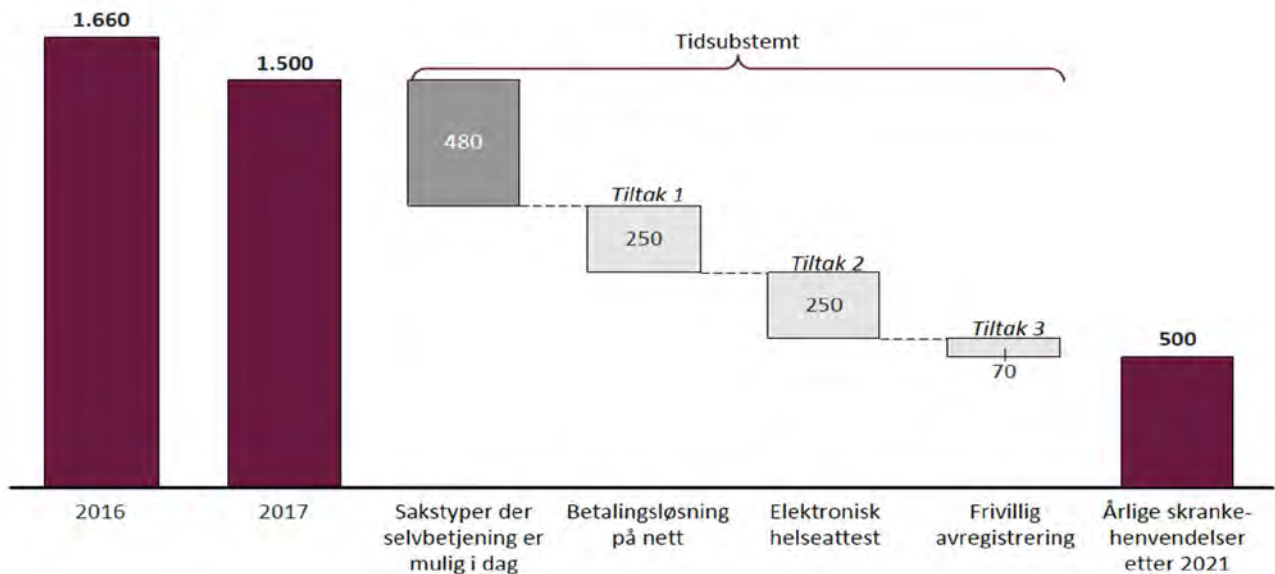
- *Utstedelse og fornyelse av førerkort og kompetansebevis som krever digital helseattest*

Dette tiltaket innebærer et tverretatlig samarbeid om implementering av elektronisk oversendelse av digital helsemelding. Det er allerede iverksatt prosesser for å implementere en slik løsning, og Difi har bevilget 15 mill. kroner i bidrag til dette arbeidet. Per i dag må brukere som søker om fornying av førerrett for eldre over 75 år og førerrett for tungbil møte opp ved et tjenestested for innlevering av helseattest. Yrkessjåførbevis, kompetansebevis for transport av farlig gods og ambulanse, samt godkjenning av trafikkklærere krever også at helsekrav tilfredsstilles, men disse sakene utgjør et mindre volum. Helseattesten er et papirdokument og kunne i prinsippet blitt sendt per post, men dette alternativet er ikke etablert i dagens tjeneste. Ved innføring av elektronisk helseattest vil ikke lenger behovet for oppmøte være nødvendig, ettersom kommunikasjonen kan foregå digitalt. Statens vegvesen forventer at løsningen kan ferdigstilles i 2020/2021, og at etaten vil kunne ha klar de første tjenestene med elektroniske helseattester i samme tidsrom.
- *Betalingsløsning på nett*

En betalingsløsning på nett er spesielt relevant i forbindelse med betaling av teoriprøver, praktiske førerprøver og myndighetskontroller. Dette tiltaket krever at det lages en løsning der brukere kan betale gebyrene på nett, og en løsning der det er mulig å sjekke at gebyrene er betalt før de nevnte tjenestene leveres. Videre vil det være behov for å gjøre tilpasninger av fagverktøy som eSensor (for praktiske førerprøver) og Teosys (for teoretiske førerprøver). Med en nettbasert betalingsløsning vil ikke brukere ha behov for å henvende seg i en skranke for å betale et tjenestegebyr, men kan betale digitalt i forkant av tjenesteleveransen. Ifølge Statens vegvesen sin plan for digitalisering vil betalingsløsningen kunne innføres i 2019/2020, med unntak av myndighetskontroll, som er planlagt innført i 2018.
- *Frivillig avregistrering av kjøretøy*

Ved innføring av en digital løsning for frivillig av- og påregistrering av kjøretøy, trenger ikke brukerne å møte opp ved et tjenestested for å levere inn, eller hente ut kjennemerker. Videre reduseres behovet for lagringsplass for innleverte kjennemerker, samt bemanning for å håndtere inn- og utlevering. Statens vegvesen planlegger å starte utredning av dette i 2018, hvor forslag til ordning og endringer i regelverk, må på høring før eventuell løsning kan implementeres. En løsning for frivillig av- og påregistrering forventes å kunne være klar i 2021.

Ovennevnte tiltak er knyttet til de brukerrettede volumtjenestene med oppmøte, og altså de tjenestene som genererer flest skrankehenvendelser. Samlet vil gjennomføring av tiltakene bidra til å redusere betjening i skranke, for mer effektiv og brukervennlig håndtering av innkommende saker. Figuren under illustrerer forventet utvikling i antall skrankehenvendelser dersom planen for digitalisering realiseres.



Antall skrankehenvendelser er oppgitt i tusener

Figur 3: Forventet utvikling i antall skrankehenvendelser gitt overordnet plan for digitalisering av TK-området

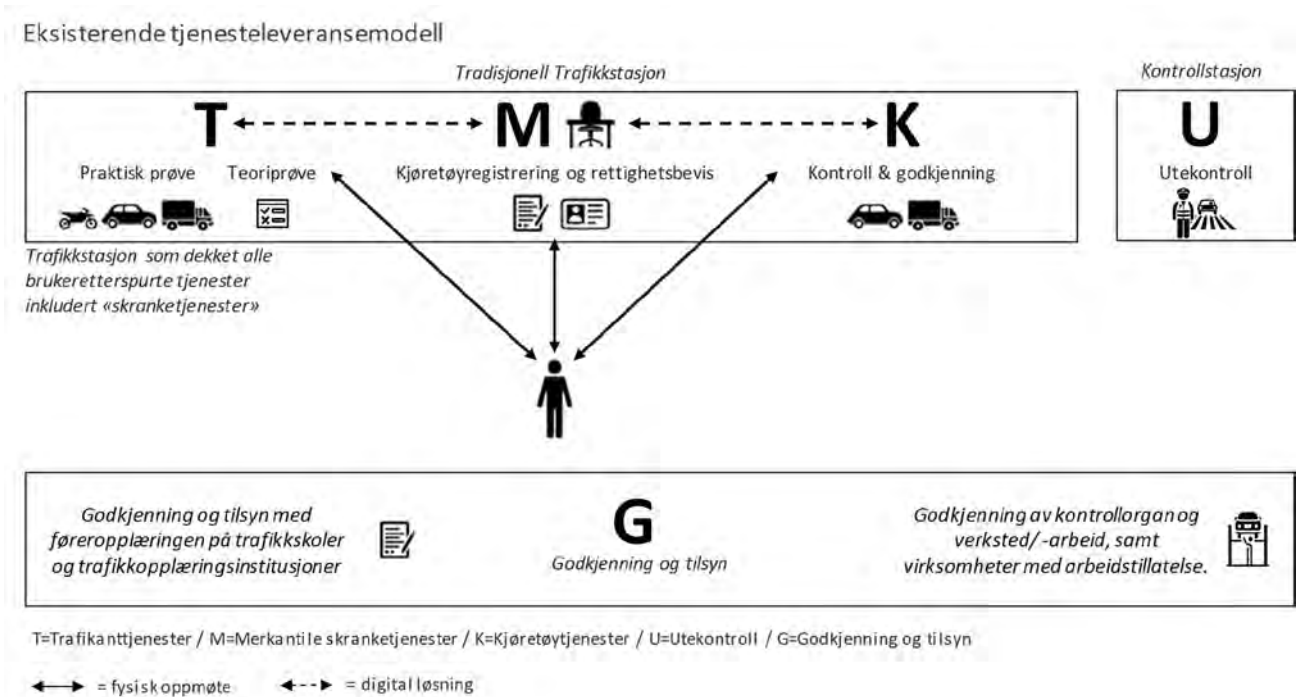
Dersom alle brukere benytter selvbetjeningsløsninger fremfor manuell betjening, og Statens vegvesen sin plan for digitalisering realiseres, mener Capgemini Consulting det vil være rimelig å forvente en utvikling i skrankehenvendelser som figuren over illustrerer. Blant tjenestene som er digitalisert i dag er det mange som har valgt å benytte selvbetjeningsløsninger for sine henvendelser, men det er fremdeles et potensiale for høyere utnyttelse av disse løsningene. I 2017 utgjorde dette potensialet ca. 480 000 saker. Dersom aktivitetsnivået er tilsvarende 2017, vil de tre ovennevnte tiltakene samlet kunne bidra til en ytterligere reduksjon på ca. 570 000 skrankehenvendelser i året. Resterende skrankehenvendelser estimeres til rundt 500 000 per år etter 2021. Hovedandelen av disse forventes å være knyttet til identifisering og bildetaking ved teoriprøver (ca. 200 000 per år) og fornyelser av førerkort som følge av administrativ gyldighet. Ettersom førerkortbildet har en gyldighet på 15 år, forventes antall administrative fornyelser å øke til ca. 220 000 skrankehenvendelser per år, tilsvarende 1/15 av førerkortbestanden som i dag teller 3,3 millioner førerkort.

Det vil fremdeles gjenstå spesielle tilfeller og lavvolumtjenester som ikke er digitalisert etter at alle tiltak av digitaliseringsplanen er realisert. Dette er saker som med dagens regelverk ikke vil være mulig eller vil være krevende å digitalisere, og med relativt liten effekt på tjenestene sammenlignet med tiltakene i digitaliseringsplanen. Blant disse er dispensasjonssøknader, førerkort med begrensninger og innbytte av utenlandsk førerkort. Etter digitaliseringsplanen er realisert, bør det likevel gjøres vurderinger av hvorvidt disse tjenester kan prosess tilpasses slik at krav til oppmøte ytterligere reduseres. For de tjenestene som styres av internasjonale regelverk må det sørges for at eventuelle digitaliseringstiltak er i tråd med disse.

2.3. Beskrivelse av tjenesteleveransemodellen

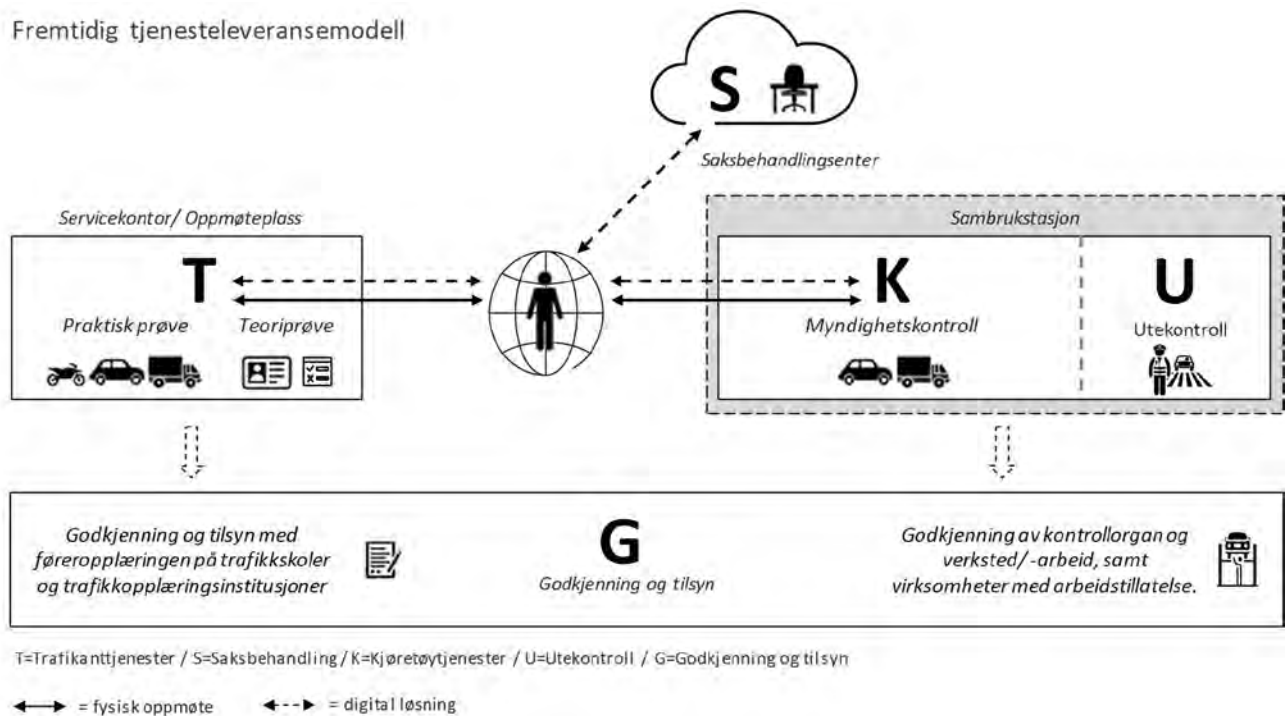
Capgemini Consulting har med utgangspunkt i tjenesteutvikling, nye selvbetjeningsløsninger, endrede behov og nytt målbilde, utarbeidet et forslag til ny langsiktig tjenesteleveransemodell. Trafikant- og kjøretøytjenester er overordnet inndelt i brukeretterspurte trafikant- og kjøretøytjenester, trafikksikkerhetsarbeid, godkjenning og tilsyn, samt utekontroll av kjøretøy. I ny tjenesteleveransemodell er det de brukeretterspurte tjenestene i fokus. Brukeren er selve navet og håndterer i økende grad sine handlinger digitalt ved hjelp av nyutviklede selvbetjeningsløsninger, men må oppsøke et tjenestested for et utvalg tjenester.

Ny tjenesteleveransemodell skiller trafikant- og kjøretøytjenester, og samlokaliserer myndighetskontroll som del av kjøretøytjenestene med utekontroll av kjøretøy. Merkantil saksbehandling av kjøretøyregistrering og rettighetsbevis som tradisjonelt håndteres i skranke, vil digitaliseres eller manuelt behandles i saksbehandlingssentre. Skiftet fra tradisjonell trafikkstasjon som dekker alle brukeretterspurte tjenester med skranke som betjeningskanal, til ny modell hvor trafikant- og kjøretøytjenester splittes, ble utdypende beskrevet i kapittel 6.3.3 i rapport fra områdegjennomgangens del 1. Endringen innebærer at trafikanttjenestene legges til sentrumsnære servicekontor der hvor folk bor, og at kjøretøytjenester utføres på sambrukstasjoner langs norske riks- og fylkesveier hvor folk ferdes. De ulike tjenesteområdene; T = trafikant, M = merkantile skranketjenester (trafikant og kjøretøy), K = kjøretøy, U = utekontroll og G = godkjenning og tilsyn (illustrert i figuren under) og vurdering av disse, ble detaljert beskrevet i kapittel 6.2.3 til 6.2.7 i samme rapport.



Figur 4: Eksisterende tjenesteleveransemodell

Fremtidig tjenesteleveransemodell



Figur 5: Fremtidig tjenesteleveransemodell

I takt med at skranketjenester gradvis digitaliseres, reduseres behovet for samlokalisering av trafikant- og kjøretøytjenester. Disse representerer to ulike kompetanseområder og henvender seg til ulike brukergrupper. Med en tjenesteleveransemodell hvor man skiller mellom trafikant- og kjøretøytjenester vil trafikanttjenestene være tilgjengelig for brukerne gjennom en kombinasjon av nye digitale selvbetjeningsløsninger og publikumsnære servicekontor. Selvbetjeningsløsninger vil betjene et økende antall saker i fremtiden, og for de tjenester som skrever oppmøte, vil et riktig dimensjonert servicekontor i forhold til saksvolum gi best tilgjengelighet for brukerne. Servicekontor med begrenset tjenesteutvalg tilpasset lokale behov gir brukerne høy tilgjengelighet (lengst åpningstid), i motsetning til eksisterende overdimensjonerte trafikkstasjoner hvor utviklingen gir begrenset tilgjengelighet (reduisert åpningstid). For de aller fleste private brukere vil tjenester som krever oppmøte være tjenester man sjelden eller aldri trenger mer enn en gang i løpet av livet. Saker av mer komplisert art vil i ny tjenesteleveransemodell håndteres av et saksbehandlingscenter i dialog med brukerne. Saksbehandlingscenter vil være bemannet med spesialister på fagområdet med tilhørende regelverk som regulerer offentlig forvaltning. Dette vil gi en høy grad av spesialisering i saksbehandlingen og økt kvalitet og likebehandling i tjenesteleveransen for brukerne.

Tilsvarende for kjøretøytjenestene vil kombinasjonen av nye selvbetjeningsløsninger og samlokalisering med utekontroll i sambrukstasjoner gi best tilgjengelighet for brukerne. Profesjonelle brukere er raske til å ta i bruk digitale tjenester, og økt bruk av digitale løsninger for forhåndsgodkjenning av kjøretøydokumentasjon gir mer effektiv saksbehandling ved at kilden til feil og mangler reduseres. Ved samlokalisering med utekontroll vil teknisk kompetanse samles på sambrukstasjoner som er plassert i knutepunkter langs norske riks- og fylkesveier. Den planlagte distribusjonen av sambrukstasjoner langs vegnettet samsvarer bedre med hvor profesjonelle brukere ferdes. Profesjonelle brukere har først og fremst behov for kontroll og godkjenning, og er mer opptatt av kvalitet, kort ventetid og åpningstid for tjenestene. Dersom tjenestene blir levert i rett tid, med rett kvalitet og likebehandling tåler denne brukergruppen lengre reisetid til tjenestestedet. Videre gir samlokalisering av kjøretøytjenester og utekontroll av kjøretøy bedre kapasitetsutnyttelse av hallinfrastrukturen, og bidrar til mer

robuste tekniske fagmiljøer. Bedre faglig eksponering i tjenesten for de ansatte og synergier i form av økt variasjon i arbeidshverdagen og kompetanseoverføring, vil gi brukerne mer effektiv saksbehandling, bedre kvalitet i tjenesten og sikre likebehandling for brukerne. Samling av den tekniske kompetansen i sambrukstasjoner vil også gi utekontroll større fleksibilitet og kapasitet i kontrollarbeidet.

Ettersom godkjenning- og tilsynsoppgavene ikke er brukerrettede tjenester, er dette området i mindre grad vurdert i utformingen av ny tjenesteleveransemodell. Godkjenning og tilsyn er ikke direkte relatert til TK sin tjenestestruktur, men er sentralt for Statens vegvesens ansvarsområde og et prioritert innsatsområde.

2.4. Spesialisering av saksbehandlingsoppgaver

Digitaliseringen av tjenester medfører et lavere behov for fysisk tilstedeværelse og økt automatisering i oppgavebehandlingen. Manuell saksbehandling vil ikke elimineres fullstendig, og det gjennomføres i dag ulike former for saksbehandling ved de fleste tjenestestedene. Sakene som behandles manuelt kan gjerne være av en mer komplisert karakter, og volumet som betjenes varierer mellom tjenestestedene, noe som gir ulik mengdetrening i sakshåndtering og fagkunnskap i det enkelte tjeneste-/ fagområdet. For å sikre effektive tjenesteproduksjon med tilstrekkelig kvalitet og likebehandling kan oppgavesamling og spesialisering være hensiktsmessig. Spesialisering innebærer økt spisskompetanse og dedikert ansvar innenfor ett eller flere fagområder eller en eller flere definerte oppgaver. I de neste avsnittene gis en beskrivelse av oppgaver og tjenester hvor spesialisering er relevant, samt vurderinger av ulike spesialiseringsnivåer og effekter med tilhørende forslag til dimensjonering av de ulike fagmiljøene.

2.4.1. Tjenester som kan samles/spesialiseres

Statens vegvesen har i dag flere nasjonalt spesialiserte tjenester innenfor TK-området, hvor de mottar øremerkede midler for håndtering av disse. De nasjonale spesialiseringstjenestene er små miljøer med tilsvarende lave volumer. I tillegg finnes det to spesialistgrupper med rådgivende funksjoner. Internt i regionene har det også blitt iverksatt ulike tiltak for å spesialisere eller samle saksbehandlingen innenfor utvalgte tjenester. Måten regionene har løst spesialiseringen på varierer, og forskjellene er størst med hensyn til saksomfang og hvem som håndterer sakene. I enkelte tilfeller kan samme sakstype behandles av ulike faggrupper, eksempelvis utsettelse av frist for PKK og tildeling av årsprøvekjennermerker. Det er ulike vurderinger i regionene med hensyn til behov for kompetanse ved behandling av denne type saker. Teknisk kompetanse er ikke nødvendigvis et krav, men kan være en fordel, og kan sikre høyere kvalitet i saksbehandlingen. Store tjenestestede i befolkningstette områder håndterer gjerne et høyt antall saker innen samtlige kategorier, mens mindre tjenestestede håndterer saker sjeldnere, og kun innenfor enkelte kategorier. Her vil saksomfanget også variere avhengig av åpningstider og bemanning på tjenestestedene. Capgemini Consulting har basert på datainnsamling fra Vegdirektoratet og regionene estimert ressursbehovet knyttet til saksbehandlingsoppgaver som gjennomføres ved de ulike tjenestestedene. Tabellen under viser saksbehandlingsoppgaver, estimert ressursbehov og kompleksitet for disse tjenestene.

Saksbehandlingsoppgaver	Estimert ressursbehov (i antall årsverk)	Kompleksitet
Innbytte av førerkort innenfor EØS	10	Middels
Unntak i bruksforskriften kap.2	5	Høy
Utsettelse av PKK	5	Middels
Innbytte av førerkort utenfor EØS	4	Høy
Årsprøvekjennermerke	3	Høy
Søknad tilrettelagt teoriprøver	2	Lav
Vurderingsprøve	1	Lav
Retur av salgsmelding	1	Lav
Andre saksbehandlingsoppgaver	2	Varierende
Totalt ressursbehov	33	

Tabell 1: Saksbehandlingsoppgaver med potensial for samling/spesialisering

2.4.2. Vurdering av spesialisering og effekter

Capgemini Consulting anbefaler at man samler oppgavene i saksbehandlingsentre med større fagmiljøer, etablert ved tjenestesteder, som i overgangen til ny tjenestestruktur, vil ha tilstrekkelig kapasitet og kompetanse til å danne et godt fagmiljø. Ved å samle tilsvarende saker på et nasjonalt nivå vil ressursene få mer mengdetrening, som vil bidra til at saksbehandlerne lettere kjenner igjen saker av samme karakter, og at de vil kunne drive mer effektiv saksbehandling og produksjon av enkeltvedtak. For de sakene som i dag behandles på de fleste tjenestesteder, vil man med økt spesialisering også unngå sårbarheten ved at et fåtall ansatte ved hver lokasjon har kunnskap til å håndtere sakene. Videre vil man ved etablering av faggrupper med ansvar for definerte saksbehandlingsoppgaver skape sterkere fagmiljøer, som er bedre tilrettelagt for intern kompetanseoverføring og -utvikling. Økt spesialisering innebærer i tillegg at ressursene kan sette av mer tid til et begrenset sett med oppgaver. Dette kan bidra til bedre forståelse for oppgavene og fordypning i regelverk, i tillegg til at stressfaktoren ved å skulle håndtere mange ulike oppgaver reduseres.

Høyere grad av spesialisering vurderes også som fordelaktig for publikum. Med sterkere fagmiljøer vil man blant annet kunne styrke likebehandling. Tjenestene utføres i dag på varierende måter ved de ulike lokasjonene, og med økt spesialisering vil man oppnå mer standardiserte tjenester, og redusere uønskede avvik. Nasjonal spesialisering gjør det også enklere å oppnå riktig dimensjonering og ønsket kvalitet i tjenestene. På samme måte som tidligere vil sakene opprettes i interne systemer (MIME) og hentes ut av en saksbehandler. Brukerne vil dermed ikke merke om saken behandles der den ble innlevert eller et annet sted. Forskjellen ligger i hvem som behandler saken og hvor denne hentes ut. Der man tidligere har fordelt saker ved et kjøbasert system, vil man i stedet gå over til en fordeling av saker basert på fagområde.

Det er tydelig at spesialisering kan medføre en rekke positive effekter, blant annet økt mestringsevne og tilfredshet i arbeidshverdagen. Ved vurdering av nivå for spesialisering er det også viktig å ta hensyn til mulige negative virkninger. Blant de største svakhetene fremheves ofte ensformige arbeidsoppgaver, hvilket kan virke demotiverende for de ansatte. Videre reduseres noe av fleksibiliteten i bemanningen ved at det er færre multikompetente ressurser, og man kan potensielt oppnå rigiditet ved at medarbeiderne har vanskelig for eller liten vilje til å behandle saker utenfor egne fagområder. Dersom graden av spesialisering skal økes, bør det legges vekt på relevante tiltak tidlig for å sikre at uheldige virkninger minimeres og unngås så langt det er mulig.

2.4.3. Størrelse på fagmiljøer

Digitalisering åpner for at saksbehandlere kan samarbeide selv om de ikke holder til på samme kontorsted. Capgemini Consulting mener likevel det er mer hensiktsmessig å samle saksbehandlere i saksbehandlingssentre, for slik å bygge sterke kompetansemiljøer med spesialisering i fagområder og et godt arbeidsmiljø for de ansatte. En nærmere beskrivelse av saksbehandlingssentre gis i kapittel 4.1. Det vurderes som fordelaktig å etablere saksbehandlingssentre ved et begrenset antall lokasjoner, da dette vil bidra til mer dynamisk kompetanseutvikling og -overføring, samt effektiv og samordnet saksbehandling. Videre vil det være enklere for Statens vegvesen å koordinere enheter ved færre lokasjoner.

Ettersom de fleste sakstypene det er relevant å spesialisere representerer totale saksvolumer som kan håndteres av 2-3 årsverk, anses det som hensiktsmessig å etablere fagmiljøer med minimum 5 til 10 ansatte. Denne nedre grensen er også noe man har benyttet ved omorganisering og strukturendring i andre etater de senere årene, eksempelvis NAV og Skatteetaten.

3. Nåsituasjon av eksisterende tjenestestruktur

3.1. Oppsummering av datainnsamling

I forbindelse med områdegjennomgangens del 2, har Capgemini Consulting etablert en helhetlig og detaljert oversikt over dagens tjenestestruktur ved innsamling av data per tjenestested. Dataene er i hovedsak knyttet til produksjon av tjenester, kapasitet og kapasitetsutnyttelse, eiendomskostnader, bygg og eiendomsforhold, antall ansatte, befolkningstetthet, samt avstander og reisetid mellom tjenestestedene. Denne informasjonen gir en bedre forståelse av forholdene knyttet til det enkelte tjenestested, og gir grunnlag for vurderinger og valg for en hensiktsmessig fremtidig tjenesteleveranse og -struktur. I de neste avsnittene beskrives overordnede observasjoner innenfor de ulike kategoriene av innsamlet data.

3.1.1. Produksjon

Både trafikant- og kjøretøytjenester leveres ved de fleste av dagens tjenestesteder, og produksjonstall fra 2017 gir en indikasjon på hvor stor etterspørsel som betjenes ved de ulike stedene. For teoriprøver og praktiske førerprøver for personbil henger produksjonen i stor grad sammen med befolkningsgrunnlaget i nærområdet til tjenestestedene. Volumet av praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser er også relatert til befolkningsgrunnlag, men påvirkes i tillegg av nærhet til henholdsvis MC-miljøer og tungbilvirksomheter. For sistnevnte førerprøver kan produksjonen også påvirkes av nærhet til videregående skoler som tilbyr transportfagutdanning, eksempelvis Kristiansund og Notodden. Når det gjelder myndighetskontroller av lette og tunge kjøretøy har igjen befolkningsgrunnlag en innvirkning på produksjonstallene. I tillegg påvirkes volumet av nærhet til aktører i bilbransjen og eventuelle spesialist tjenester ved tjenestestedene. Videre er enkelte tjenestesteder mer beleilig lokalisert for brukere som skal ha kontrollert importerte kjøretøy, hvilket også har en effekt på produksjonsvolum.

Produksjonstallene viser at det er stor variasjon mellom omfanget som betjenes ved de ulike tjenestestedene. Ved enkelte tjenestesteder er etterspørselen såpass lav at det ikke er forsvarlig å levere et permanent tilbud. I disse tilfellene er bemanningsbehovet lavt, og opprettholdelse av tjenestetilbudet fremstår som kostbart og lite hensiktsmessig for de ansattes faglige utvikling. Liten faglig utvikling kan videre gi uheldige effekter på tjenestekvaliteten.

3.1.2. Kapasitet og kapasitetsutnyttelse

Med ulikt befolkningsgrunnlag og følgelig etterspørsel ved tjenestestedene oppleves også forskjellige utfordringer knyttet til ressurs- og kapasitetsutnyttelse. Flere tjenestesteder har overkapasitet i teoriprøverommene sine, og enkelte har som følge av dette innført begrensede drop in-tider for gjennomføring av teoriprøver. Tiltaket har bidratt til at flere plasser fylles opp når det avvikles teoriprøver, noe som gir bedre utnyttelse av teoriprøverommene i den aktuelle tidsperioden, men samtidig en redusert tilgjengelighet for brukerne i form av åpningstid. Til tross for dette tiltaket er det likevel tydelig overkapasitet ved de fleste tjenestestedene.

Overkapasiteten er mest fremtredende innen myndighetskontroll. Siden ansvaret for PKK ble overført til private verksteder i 2009, har tjenestestedene som tilbyr myndighetskontroll slitt med å utnytte hallkapasiteten. Capgemini Consulting sine analyser tyder på at det er behov for nedskalering av hallkapasiteten i dagens tjenestestruktur. De aller fleste tjenestesteder med hallkapasitet har mindre enn 50 pst. kapasitetsutnyttelse, og oppnår dermed ikke målet for minimum kapasitetsutnyttelse fra Statens vegvesen sin eiendomsstrategi fra 2013.

Som del av datainnsamlingen har Capgemini Consulting også undersøkt gjennomsnittlig antall praktiske førerprøver som årlig gjennomføres av en sensor per tjenestested. Normal sensor kapasitet er ca. 60 pst. av et årsverk på gjennomføring av praktiske førerprøver, med resterende kapasitet til andre sensorrelaterte oppgaver. Nevnte gjennomsnittstall vil til en viss grad gi en indikasjon på hvor mye tid sensorene ved tjenestestedene bruker på praktiske førerprøver. En del sensorer arbeider imidlertid på tvers av tjenestesteder, noe som skaper fleksibilitet i bemanningen, men som ikke synliggjøres i nevnte gjennomsnittstall.

Ettersom stadig flere tjenester digitaliseres, oppleves en nedgang i antall henvendelser i skranke. Ved økt bruk av eksisterende selvbetjeningsløsninger og realisering av Statens vegvesen sin plan for digitalisering, forventes skrankehenvendelsene å reduseres ytterligere. Dette gir ytterligere muligheter for nedskalering av skrankekapasitet ved tjenestestedene.

3.1.3. Eiendomskostnader

Statens vegvesen både eier og leier tjenestestedbygg, med stor variasjon i kostnadsnivåer. Innsamlet data viser at husleie utgjør de største eiendomsrelaterte kostnadene, hvilket henger sammen med at de fleste tjenestesteder holder til i bygg som leies. Det er imidlertid stor variasjon i forholdet mellom husleiekostnader og øvrige driftskostnader ved leide bygg. For enkelte av tjenestestedene er det en nærmere 50/50 fordeling mellom de to kategoriene, mens eiendomskostnadene hos andre i hovedsak består av husleiekostnader.

Særlig for leide bygg påvirkes størrelsen på eiendomskostnadene av hvor tjenestestedene er lokalisert, der tjenestestedene i store byer og tettsteder gjerne har de største kostnadene. Det finnes imidlertid eksempler på leide tjenestestedbygg med uforholdsmessig høy eller uforholdsmessig lav kvadratmeterpris relativt til det som ville vært forventet gitt tjenestetilbud, arealbruk og lokasjon. I noen tilfeller kan dette henge sammen med tidshorisonten på leiekontrakten, der det for kortere leiekontrakter gjerne er høyere leiekostnader. Ved vurdering av fremtidig tjenestestruktur og potensiell etablering på nye lokasjoner vil de eiendomsrelaterte kostnadene være viktige hensyn å vurdere.

3.1.4. Bygg og eiendomsforhold

I dagens tjenestestruktur leies de fleste byggene, hvor Statens vegvesen kun eier 17 av tjenestestedene. Statsbygg eier 27 av 60 bygg som leies, og er med dette den største aktøren Statens vegvesen leier tjenestestedbygg fra. Blant byggene som leies er det variasjon med hensyn til utløpsår for leiekontrakter. 36 av tjenestestedene har kontrakter som løper ut innen utgangen av 2023, hvilket gir noe fleksibilitet ved en eventuell fremtidig endring i tjenestestrukturen. Motsatt kan endringer bli mer krevende ved tjenestesteder med lange leiekontrakter. 11 av dagens tjenestesteder har leiekontrakter som utløper etter 2030, og trafikkstasjonen i Trondheim har den lengste kontrakten, som utløper i 2037.

Innsamlede data vedrørende bygg og eiendomsforhold tyder på at dimensjoneringen av dagens tjenestesteder har liten sammenheng med etterspørselsnivået som skal betjenes i dag og estimerer for fremtiden. Tjenestesteder som tilbyr de samme tjenestene og forventer liknende etterspørsel kan ha bygningsarealer av svært ulike størrelser. Videre er de fleste stedene dimensjonert for håndtering av tungtrafikk både ved levering av trafikant- og kjøretøytjenester, noe som utløser behov for store utearealer. Overdimensjoneringen og mangelen på standardisering av tilsvarende tjenestesteder fremstår som lite effektivt og lite tilpasset dagens publikumsbehov. Det vil derfor være hensiktsmessig å nedjustere arealbruken.

3.1.5. Ansatte

Datainnsamlingen har også gitt en oversikt over antall ansatte per tjenestested innenfor TK-områdets funksjoner. Tallene synliggjør hvilke ansatte som har sensorkompetanse (trafikant), saksbehandlerkompetanse (trafikant og kjøretøy) og teknisk kjøretøykompetanse (kjøretøy og utekontroll), samt hvilke ansatte som driver med tilsynsoppgaver. Omtrent halvparten av tjenestestedene bemannes av 10 eller færre ansatte fra TK-området, hvor flere tjenestesteder har færre enn fem ansatte fra samme fagområde. Ved eventuelle endringer i tjenestestrukturen vil det være relevant å vurdere hva som er et tilstrekkelig antall ansatte for å ivareta likebehandling og kvalitet i en fremtidig tjenesteleveranse. Vurdering av antall ansatte er også viktig med hensyn til kostnadseffektivitet, da disse i likhet med eiendom er en sentral kostnadsdriver innen TK-området.

3.1.6. Brukerperspektivet

For å etablere en forståelse for hvorvidt dagens tjenestesteder dekker publikumsbehovet på en effektiv måte, har Capgemini Consulting undersøkt hva befolkningstettheten ved de ulike lokasjonene er, samt avstand og reisetid mellom hvert tjenestested og dets nærmeste tjenestesteder. Naturlig nok er befolkningstettheten og etterspørselen størst ved tjenestestedene i store byer og tettsteder, hvor det også er relativt korte reiseavstander mellom tjenestestedene. I Region nord er befolkningstettheten generelt lav sammenlignet med de andre regionene, og brukerne i dette området har lengre reiseveier enn i andre deler av landet. Videre er etterspørselen ved tjenestestedene i region Nord lav for flere av tjenestene relativt til de andre regionene. For å sikre tilstrekkelig dekning av trafikant- og kjøretøytjenestene som ivaretar brukerperspektivet i forhold til reisetid for de mest vanlige tjenestene, fremstår flere av tjenestestedene som nødvendige å opprettholde. For disse vil det være nødvendig med tilpasninger for å sikre riktig dimensjonering i forhold til volum og behov. Dette gjelder også for enkelte tjenestesteder med lav etterspørsel i de øvrige regionene.

Observasjonene av dagens tjenestestruktur underbygger Capgemini Consulting sine antagelser og anbefalinger fra områdegjennomgangens del 1. Det er behov for å tenke nytt rundt tjenestestruktur, og det foreslås å etablere nye tjenestestedkonsepter som er bedre tilpasset forslaget til ny tjenesteleveransemodell. Foreslåtte konsepter for ny tjenestestruktur skisseres i neste kapittel.

4. Ny tjenestestruktur

4.1. Konsepter

I områdegjennomgangens del 1 ble en ny tjenesteleveransemodell beskrevet, med forslag om et tydeligere skille mellom trafikant og kjøretøytjenester. For å realisere fremtidig tjenesteleveransemodell mener Capgemini Consulting det er nødvendig å rendyrke fagområdene ved å etablere tydelige konsepter tilpasset de ulike tjenestestedene. De skisserte konseptene skal være veiledende for dimensjoneringen av tjenestestedene, og skal bidra til å forme en mer standardisert tjenestestruktur med hensyn til tjenestetilbud, ressurs- og arealbruk, kostnadsnivå og geografisk plassering. Anvendelsen av konseptene inkluderer en fleksibilitet til å gjøre tilpasninger på bakgrunn av lokale og/eller kostnadsmessige hensyn. Eksisterende tjenestestruktur består av en rekke tjenestesteder som over tid har utviklet seg i ulike retninger med hensyn til tjenesteportefølje og -omfang. I tillegg er noen tjenestesteder blitt tillagt spesialistoppgaver gitt lokale ønsker og behov. Det er mange hensyn som skal ivaretas ved overgang til ny struktur og det vil alltid være noen tjenestesteder som ikke passer en til en med foreslåtte konsepter. For disse tjenestestedene vil det i en kortere eller lengre periode være hensiktsmessig å opprettholde eksisterende tjenesteportefølje og -struktur, til nødvendig infrastruktur, eksempelvis planlagt etablering av nye sambruksstasjoner er etablert.

4.1.1. Beskrivelse av konsepter

Konsept A - Servicekontor

Et servicekontor skal levere de mest brukerretterspurte trafikanttjenestene og kunne betjene skrankehenvendelser der brukerne ikke kan løse dette gjennom digitale selvbetjeningsløsninger, kundeservice eller post.

Tjenestetilbudet ved et servicekontor vil være mindre omfattende enn ved dagens kundesentre og trafikkstasjoner. Primært vil tjenestetilbudet være avvikling av teoretiske førerprøver for alle førerkortklasser. Videre vil enkelte servicekontorer også være et oppmøtested for praktiske førerprøver for personbil (klasse B). Dette avhenger av lokasjonen og om den tilfredsstillende krav til førerprøveruter og arealer/parkeringsplasser.

I tillegg til teoriprøver for ulike kjøretøyklasser har Statens vegvesen også ansvaret for avvikling av en rekke andre teoriprøver og eksamener på vegne av andre aktører. Disse vil også gjennomføres ved servicekontorene. Eksempelvis avvikles løyveeksamen for person- og godstransport, droneeksamen på vegne av Lufthavnforsvaret, og teoriprøver for ADR (farlig gods-kjøretøy) på vegne av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.

Skranketilbudet fra servicekontorene vil være tilpasset utviklingen av selvbetjeningsløsninger, med et tilbud som hovedsakelig omfatter identifisering og bildetaging ved teoriprøver, administrativ fornyelse og innbytte av utenlandske førerkort. Sammenhengen mellom utviklingen i tilbud og Statens vegvesen sin overordnede plan for videre digitalisering av TK-området er omtalt i kapittel 2.2.2.

For å sikre en effektiv ressursutnyttelse er forslaget å innføre timebestilling for alle tjenester som leveres fra et servicekontor. Dette vil gi større forutsigbarhet for både publikum og Statens vegvesen, samt bedre kapasitetsutnyttelse. Flere regioner har etablert pilotprosjekter ved bruk av timebestilling for skranketjenester, og har opplevd bedre utnyttelse av tilgjengelig kapasitet samt positiv respons fra brukerne.

Servicekontorets brukergruppe er alle trafikanter, samt brukere av andre tjenester som Statens Vegvesen utfører på vegne av andre aktører, beskrevet ovenfor.

Infrastrukturbehovet for et servicekontor er mer rettet mot næringsseiendom og kontorfasiliteter enn hva trafikkstasjoner tradisjonelt har representert, og utearealer og parkeringsplasser ved servicekontor vil derfor være betydelig redusert. Et servicekontor bør ha nøkterne ekspedisjonslokaler for identifisering og bildetaging i sammenheng med fornyelse og innbytte av førerkort. Videre bør dimensjoneringen av teoriprøverom og tidsrom for gjennomføring av teoriprøver være tilpasset etterspørselen fra brukere i det aktuelle området.

Overgangen fra tidligere behov for verksted- og hallfasiliteter til rene kontorfasiliteter øker potensialet for samlokalisering med annen kontorinfrastruktur i Statens vegvesen og med andre offentlige aktører. Flere tjenestesteder i dagens struktur er samlokaliserte med kommunen, og sammenlignet med tilsvarende tjenestesteder som leier/eier egne bygg, er dette en løsning som kan medføre betydelig lavere husleie- og driftskostnader.

Dimensjoneringen av servicekontorer vil tilpasses forventet etterspørsel og omfanget av teoriprøver og praktiske førerprøver for personbil. Dagens tjenestested i Bergen sentrum illustrerer hvordan et stort servicekontor kan se ut i den nye tjenestestrukturen. Her er 11 TK-ansatte tilknyttet tjenestestedet, og de er samlokalisert med resten av Statens vegvesen i Bergen. TK-området disponerer ca. 500 m², og lokalet inkluderer et teoriprøverom med plass til 24 førerprøvekandidater. Sammenlignet med andre servicekontorer har Bergen sentrum en bedre arealutnyttelse i forhold til antall ressurser, gitt etterspørselen som betjenes. Det planlegges også å redusere arealbruken til ca. 350 m² i løpet av 2018, hvilket vil forbedre kapasitetsutnyttelsen ytterligere. I dagens tjenestestruktur finnes også eksempler på hvordan små servicekontorer kan dimensjoneres. Blant disse er tjenestestedet i Sunndalsøra, som er samlokalisert med rådhuset i Sunndal kommune. Bygget er på ca. 120 m², og tjenestestedet har seks disponible plasser i teoriprøverommet. Videre er tjenestestedet bemannet med tre ansatte, og bemannes også med en ambulerende ressurs. Etterspørselsgrunnlaget i Sunndalsøra vurderes til å være for lite til at det er forsvarlig å opprettholde et tjenestetilbud her, men Capgemini Consulting mener samlokaliseringsløsningen kan være hensiktsmessig for servicekontorer der etterspørselen er høyere.

Basert på tjenestetilbudet beskrevet over vil servicekontorer ha behov for sensorkompetanse innenfor kjøretøyklasse B, samt fagkompetanse innen ID-kontroll og avvikling av teoriprøver i henhold til forskriftene.

Konsept B - Sambrukstasjon

Sambruksstasjoner skal utføre utekontroll på strategisk valgte lokasjoner i forhold til vegnettet og tungtrafikk. For å sikre en effektiv utnyttelse og drift av hallinfrastrukturen vil stasjonene også utføre myndighetskontroller for næringslivet og private brukere. Sambruksstasjoner bør ligge langs eller i nær tilknytning til et knutepunkt eller en hovedvei med høy trafikk tetthet.

Sambruksstasjonene skal levere alle tjenester innenfor myndighetskontroll som i dag gjennomføres på trafikkstasjoner, i tillegg til utekontroll. Tilsvarende dagens tjenestestruktur, vil utvalgte sambruksstasjoner ha spisskompetanse og hovedansvar for enkelte spesialkontroller, slik som bruktimport og ADR-kontroll (kontroll av farlig gods-kjøretøy). For en mest mulig effektiv ressurs- og kapasitetsutnyttelse legges det i fremtidig struktur opp til timebestilling av samtlige tjenester, betaling på nett, og elektronisk innsending av dokumenter i forkant av kjøretøykontroll. Samlet vil dette betydelig redusere behovet for betjening av henvendelser i skranke, samt gi økt kapasitetsutnyttelse av kontrollhallene.

Sambruksstasjoner har en bred brukergruppe, hvilket er naturlig med tanke på den store variasjonen i dagens kjøretøypark. Private brukere benytter tjenester på bakgrunn av personlige interesser og behov, og representerer brukere av kontroll for lette kjøretøy. Profesjonelle og næringsdrivende benytter tjenester i egenskap av jobb eller ansattforhold. Næringsvirksomheter er de største brukerne innen kontroll av tunge

kjøretøy, og står for nærmere 80% av aktiviteten. Blant både private og profesjonelle brukere er bileiere, bilimportører, samt om- og påbyggere av kjøretøy.

Sambrukstasjoner bør utrustes med nødvendige kontorfasiliteter for kontrollører og venteareal for publikum, avhengig av lokale behov ved det enkelte tjenestested. For å unngå trafikale konflikter mellom utekontroll og myndighetskontroll, bør tilgjengelig areal i størst mulig grad fysisk adskilles med naturlige avgrensninger. Dette er særlig gjeldende i områder med høy trafikk. Videre kan sambrukstasjoner utrustes med forvarslingsutstyr avhengig av hvorvidt det er nødvendig for å gjennomføre planlagt kontrollaktivitet. I tillegg stilles det krav til mobilnettverk for bruk av kontrollutstyret VaDIS.

Utearealet ved en sambruksstasjon bør være tilstrekkelig til at flere vogntog kan kontrolleres samtidig, og inkludere parkeringsareal beregnet for hensetting av lette og tunge kjøretøy med bruksforbud. Kontrollvirksomhet kan føre til en del støy, noe som er lite forenlig med behovet til en døgnhvileplass eller nærhet til boligområder. I tillegg bør en sambruksstasjon være plassert slik at det er minimale muligheter for omkjøring ved utekontrollaktivitet. Begge arealkrav bør oppfylles uten at dette kommer i konflikt med øvrig aktivitet på sambruksstasjonen.

Dimensjoneringen av sambrukstasjoner vil være fleksibel i forhold til etterspørselen som skal betjenes og omfanget på kontrollvirksomheten. Blant dagens tjenestesteder er sambruksstasjonen i Åsane (Bergen) et eksempel på hvordan en sambrukstasjon kan dimensjoneres for høy aktivitet. Bygget er på nærmere 5000 m², og inkluderer tre halløp for tunge kjøretøy og to halløp for lette kjøretøy. Tjenestestedet er blant de med høyest produksjon av myndighetskontroll i landet, men har kapasitet til å betjene flere kontroller dersom tilbud legges ned ved nærliggende tjenestesteder. Tjenestestedet på Kvenvikmoen er et eksempel på hvordan en sambrukstasjon kan dimensjoneres for lavere aktivitet, med en byggstørrelse på 347 m², ett halløp for tunge kjøretøy og fire ansatte innen utekontroll. Ved behov benyttes ambulerende bemanning med både teknisk og merkantil kompetanse fra en trafikkstasjon i Alta. Sammenlignet med sambrukstasjoner som betjener tilsvarende etterspørsel og som er annerledes dimensjonert, har sambruksstasjonen i Kvenvikmoen en relativt god kapasitetsutnyttelse.

Myndighetskontroller stiller krav til teknisk kompetanse i samsvar med de kjøretøyene som kontrolleres, og reglene som gjelder for disse kjøretøyene. Enkelte kjøretøy, slik som ombygde og oppbygde kjøretøy, vil kreve at kontrollørene har spesialistkompetanse. Samlokaliseringen av utekontroll og kjøretøykontroll vil muliggjøre en økt ressurs- og kompetanseoverføring mellom områdene, samt mer effektiv drift. Normalt vil bemanningen av sambrukstasjoner være fast. Ved svingninger i etterspørsel eller stor sesongvariasjon kan tilbudet betjenes med ambulerende bemanning.

Konsept C - Oppmøtested

Et oppmøtested skal tilby praktiske førerprøver med ambulerende bemanning, for å sikre en formålstjenlig leveranse i forhold til arealbehov, trafikale krav til kjøreruter og etterspørsel.

Tjenestetilbudet er begrenset til praktiske førerprøver for MC, andre lette førerkortklasser og/eller tunge førerkortklasser. Utvalget av førerkortklasser det tilbys førerprøver for, vil avhenge av etterspørselen i det enkelte området, samt hvilken grad oppmøtestedet oppfyller formelle krav til gjennomføring. Med dagens betalingsløsning lagt til grunn må betaling av praktiske førerprøver skje ved hjelp av stasjonære betalingsterminaler, eksempelvis i nærliggende servicekontorer eller kommunehus. Ved lansering av selvbetjeningsløsning for betaling på nett vil førerprøvekandidater kunne forhåndsbetale før selve oppkjøringen finner sted. Plan for implementering av en nettbasert betalingsløsning er skissert i Statens vegvesen sin overordnede plan for digitalisering av TK-området, omtalt i kapittel 2.2.2. Per i dag eksisterer ingen digital

løsning for midlertidig kjørebevis etter bestått praktisk førerprøve, men det finnes en slik løsning for bevis på gjennomført trafikalt grunnkurs. En utbygging av løsningen til også inkludere midlertidige kjørebevis anses som forholdsvis enkelt, og Capgemini Consulting forutsetter at dette er medregnet i Statens vegvesen sin digitaliseringsplan.

Oppmøtestedets brukergruppe er førerkortkandidater, der størrelsen på brukergruppen varierer med utvalget av førerkortklasser det tilbys førerprøver for.

Infrastruktur ved oppmøstedene vil i hovedsak være utearealer, der dimensjoneringen baseres på arealkrav for gjennomføring av førerprøvene som tilbys. Det vil være behov for parkeringsplass, der størrelsen er tilpasset de kjøretøyklassene det tilbys førerprøver for. For tunge førerkortklasser og klasse BE (personbil med tilhenger) vil arealbehovet være større enn for kjøretøy av lette klasser, og det må sikres tilstrekkelig uteareal for parkering, manøvrering av kjøretøy, samt til eventuell til- og frakopling av tilhenger. Ved tilbud av praktiske førerprøver for MC er det særskilte krav som utløser et behov for nærhet til en MC-bane eller tilsvarende. I henhold til Statens vegvesen sine retningslinjer for gjennomføring av praktiske førerprøver bør den tilknyttede MC-banen minimum inkludere tilgjengelig kjøreareale på 28m x 32m pluss sikkerhetssoner, samt på 100m x 6m pluss sikkerhetssoner. Sikkerhetssonene skal gi tilstrekkelig sikkerhet både sidevegs og i lengderetningen til bygninger, lyktestolper, trær, annen trafikk og lignende, slik at man unngår skader ved eventuelt tap av kontroll. MC-baner kan leies, og i mange tilfeller vil en parkeringsplass med areal i tråd med kravet beskrevet over, kunne benyttes som MC-bane, en løsning flere tjenestesteder allerede benytter i dag.

Et oppmøtested kan være samlokalisert med et servicekontor eller en sambrukstasjon under forutsetning om at kravene til gjennomføring av praktiske førerprøvene som tilbys er oppfylt. I tilfeller der et oppmøtested ikke er samlokalisert med øvrig tjenestestruktur bør det sørges for at det er tilgang til fasiliteter og venteareal for ambulerende sensorer i nærområdet. Der det ikke finnes nærliggende servicekontorer, sambrukstasjoner eller vegkontorer kan det eksempelvis tilrettelegges for bruk av slike fasiliteter ved andre offentlige virksomheters kontorsteder eller andre servicetilbud som bensinstasjoner eller rasteplasser. Et eksempel på et oppmøtested i dagens tjenestestruktur er Moss, hvor det tilbys praktiske førerprøver innen lette klasser, eksklusive MC, ved bruk av en ambulerende sensor. Sensoren medbringer forhåndsutskrevne midlertidige kjørebevis som ved bestått førerprøve stemples, signeres og gis til førerprøvekandidaten.

Kompetansebehovet ved oppmøsteder er begrenset til sensorkompetanse innen tilbudte førerkortklasser, hvor kompetansen skal samsvare med forskriften om krav til førerprøvesensorer. Bemanning ved oppmøsteder vil være ambulerende, der sensorene som gjennomfører praktiske førerprøver har kontorsted ved et nærliggende servicekontor, en sambrukstasjon eller et vegkontor.

Konsept D – Saksbehandlingscenter

Saksbehandlingssentre er fagmiljøer som skal håndtere saker som ikke kan løses digitalt eller i skranken på et servicekontor. Fagmiljøet/-ne skal bidra til mer effektiv produksjon, likebehandling og god kvalitet i tjenesteleveransen. Saksbehandlingssentrene vil være organisert med tilsvarende forvaltningsnivå som i dagens regionstruktur

Saksbehandlingssentrene vil få ansvaret for tildelte saker som krever videre saksbehandling eller innhenting av informasjon utover det som kan løses umiddelbart ved henvendelse fra brukeren (digitalt, telefon eller skranke). Sakene kan være knyttet til både førerkort og kjøretøyregistrering, inkludert dispensasjonssøknader og verifisering av elektronisk innsendt dokumentasjon. Ettersom saksbehandlingssentrene foreslås organisert etter fagmiljø, vil en innkommende sak sorteres og overføres til det senteret med fagkompetanse som samsvarer med

sakens innhold. I sum vil saksbehandlingssentrene håndtere både trafikant- og kjøretøysaker, hvilket betyr at brukergruppen inkluderer alle trafikanter og kjøretøybrukere.

Saksbehandlingssentre vil i hovedsak ha behov for kontorfasiliteter, inkludert kontorplasser og møterom med videomuligheter. Sammenlignet med de øvrige konseptene er det relativt få krav til areal og infrastruktur, og det er dermed større fleksibilitet med hensyn til lokalisering. Avhengig av hvor kompetansen finnes eller man finner det mest hensiktsmessige knyttet til ledig areal, kan saksbehandlingssentre samlokaliseres med servicekontorer, vegkontorer eller andre offentlige virksomheter.

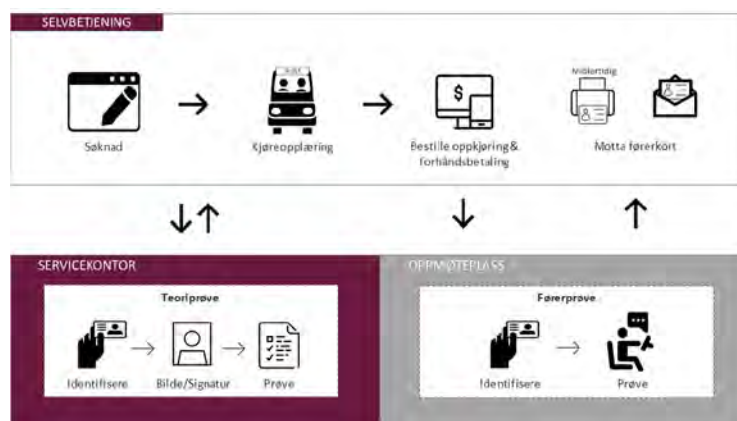
Konseptet innebærer økt spesialisering i fag, og saksbehandlerne forventes å ha inngående kjennskap til relevant regelverk, hvilket har implikasjoner for kompetansekrav til saksbehandlere. Det må sikres at saksbehandlerne får nødvendig opplæring tilpasset kravene som stilles, og som bidrar til at de evner å fatte vedtak basert på skjønn.

4.1.2. Eksempler på brukerreiser i de nye konseptene

For å illustrere hvordan brukere i fremtiden vil utføre trafikant- og kjøretøytjenester i ny tjenestestruktur har vi beskrevet brukerreisen for de mest etterspurte tjenestene. I ny tjenesteleveransemodell har brukerne mulighet til å kombinere selvbetjening med de ulike tjenestestedskonseptene. Under er en kort beskrivelse og visualisering av stegene i prosessen for noen utvalgte brukerreiser.

Brukerreise: Veien til førerkort

Figuren under illustrerer veien til førerkort ved ny tjenesteleveransemodell. Prosessen starter med at kandidaten leverer inn en søknad over nett på ønsket førerkortklasse. Før kandidaten kan ta kjøretimer eller øvelseskjøre, må det gjennomføres et trafikalt grunnkurs hos en kjøreskole for deretter gjennomføre nødvendig kjøreopplæring. Teoriprøve utføres på et servicekontor, hvor også bilde tas for senere utstedelse av førerkort. Time for oppkjøring bestilles og forhåndsbetales på nett, dette reduserer behov for oppmøte ved et tjenestested før oppkjøring. Oppkjøringen starter fra et oppmøtested og kandidaten identifiserer seg i bilen før prøven starter. Etter bestått førerprøve registreres resultatet gjennom eSensor, og kandidaten får muligheten til å bestille og betale for førerkortet på nett, og kan skrive ut midlertidig førerkort hjemme. Endringene fra dagens ordning er i hovedsak at kandidaten gjennomfører alle prosessene før og etter prøvene gjennom selvbetjeningsløsninger, noe som reduserer kandidatens behov for å henvende seg i en skranke.

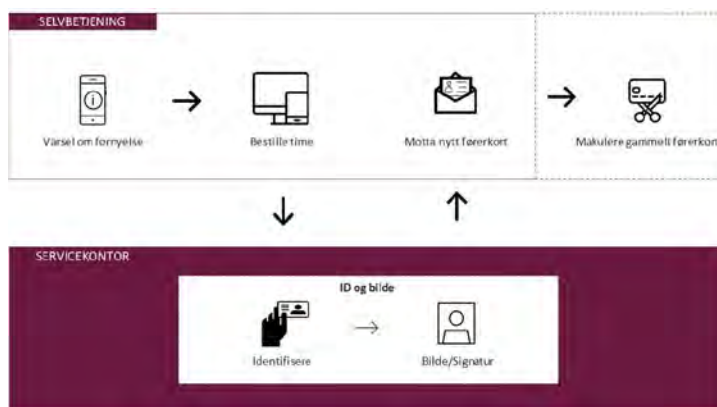


Figur 6: Brukerreise: Veien til førerkort

Brukerreise: Administrativ fornyelse av førerkort

Fra og med 19.januar 2013 er det innført administrativ gyldighet på 15 år for førerkort. Dette innebærer at bilde må fornyes før utstedelse av nytt førerkort. Brukeren vil få et varsel om at førerkortet vil utløpe og at det er nødvendig med en fornyelse. Brukeren bestiller time på nett ved nærmeste servicekontor og møter opp for å ta nytt bilde. Brukeren får nytt førerkort i posten og makulerer selv sitt gamle førerkort.

I dagens struktur medfører de fleste endringene på førerkortet oppmøte på et tjenestested som følge av at bilde må fornyes. I ny ordning vil dette primært gjelde for administrativ fornyelse. Øvrige endringer på førerkort kan gjennomføres gjennom selvbetjeningsløsninger. I henhold til dagens regelverk må gammelt førerkort leveres inn før et nytt kan bestilles. Statens vegvesen utreder i dag mulighet for at dette kan gjennomføres av brukeren på tilsvarende måte som ved makuleringen bankkort. Som et alternativ til oppmøte må innlevering via post vurderes.

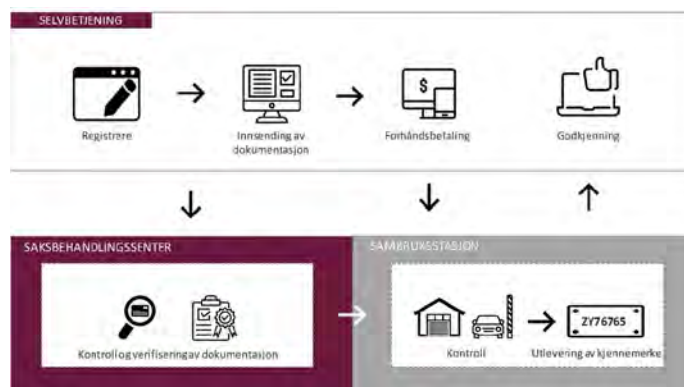


Figur 7: Brukerreise: Administrativ fornyelse av førerkort

Brukerreise: Gjennomføring av myndighetskontroll

Figuren under illustrerer prosessen ved gjennomføringen av en myndighetskontroll. Brukeren registrerer seg og bestiller time for ønsket kontroll på nett, hvor timen forhåndsbetales ved bestilling. Eventuell dokumentasjon sendes inn elektronisk og godkjennes ved et saksbehandlingssenter før fremvisning av kjøretøy i hallkontroll. Brukeren møter opp til avtalt tid på en sambruksstasjon hvor kjøretøyet kontrolleres.

I dag blir kjøretøy og dokumentasjon ved de fleste kontrolltypene, kontrollert samtidig ved fremvisning i kontrollhallen. I tilfeller der dokumentasjonen ikke er tilstrekkelig, har kjøretøyet fått negativt vedtak og må fremvises på nytt. Statens vegvesen har igangsatt et pilotprosjekt for førstegangsgodkjenning av tunge kjøretøy hvor dokumentasjonen sendes inn og godkjennes i forkant. Det er ventet at denne ordningen vil bli implementert i løpet av 2018/2019 og i tillegg utvidet til å gjelde flere kontrolltyper. Denne endringen vil medføre at kontrollen tar vesentlig kortere tid for brukerne samt en bedre utnyttelse av kontrollhallene. Dette sammen med forhåndsbetaling reduserer også brukerens behov for å henvende seg i en skranke.



Figur 8: Brukerreise: Gjennomføring av myndighetskontroll

4.2. Anvendelse av kriterier ved vurdering av ny tjenestestruktur

Den etablerte oversikten over eksisterende tjenestestruktur har gjort det mulig å sammenligne dagens tjenestesteder innenfor en rekke områder, og gi en grundig vurdering av hva som vil være en hensiktsmessig sammensetning av konsepter i ny tjenestestruktur. I dette arbeidet har dagens tjenestesteder blitt vurdert mot følgende fem konseptkriterier; *etterspørsel, kapasitet, kostnader, bygg og brukerperspektiv*.

For at kriteriene skal være meningsfulle i vurderingen av ny tjenestestruktur, er det en forutsetning at de anvendes på riktig måte. Enkeltvis vil hvert konseptkriterie kunne gi ulike antydninger med hensyn til hvilke alternativer som er optimale, og dermed være lite egnet som vurderingsgrunnlag. En samlet vurdering av de fem kriteriene vil derimot gi et helhetlig og mer nyansert bilde av dagens struktur og hvilken utvikling som kan forventes i fremtiden. En slik fremgangsmåte er benyttet når tjenestesteder er vurdert i ny tjenestestruktur, og nærmere beskrivelse av konseptkriteriene og hvordan de er anvendt beskrives i avsnittene under.

Etterspørsel

En god forståelse for brukernes etterspørsel er sentralt for riktig dimensjonering av tilbud, kapasitet og ressurser. Etterspørselskriteriene skal gi en indikasjon på behovet blant publikum og hvordan etterspørselen fordeler seg mellom ulike geografiske områder. I arbeidet med anbefalt tjenestestruktur har Capgemini Consulting vurdert produksjonsnivået innenfor trafikanter- og kjøretøytjenestene som tilbys ved samtlige tjenestesteder. Etterspørselen etter en tjeneste har blitt kategorisert som lav, middels eller høy, der tersklene for kategorisering er relatert til gjennomsnitt eller median og fordelingen av total produksjon av en tjeneste..

Kapasitet

Kapasitetskriteriene skal tydeliggjøre ressurs- og kapasitetsutnyttelsen ved de ulike tjenestestedene. Blant vurderingene som er gjort er analyse av antall myndighetskontroller gjennomført i forhold til tilgjengelig kapasitet i kontrollhallene, både for lette og tunge kjøretøy. Videre har utnyttelsen av teoriprøverom blitt undersøkt ved å se på antall teoriprøver gjennomført i forhold til tjenestestedenes åpningstider og i forhold til eventuelle drop-in tider. I tillegg er det gjort vurderinger av åpningstider ved tjenestestedene, samt av gjennomsnittlig antall praktiske førerprøver per sensor og antall myndighetskontroller per kontrollør ved hvert

tjenestested. I likhet med etterspørselskriteriene vil bruken av kapasitetskriteriene øke forståelsen for hva som er riktig ressursbehov og dimensjonering av kapasitet ved tjenestestedene.

Kostnader

Kostnadskriteriene gir en indikasjon på hvilke kostnader dagens tjenestestruktur representerer, og hvorvidt kostnadsnivået ved tjenestestedene synes rimelig gitt tilbud, geografiske hensyn og befolkningstetthet. I anvendelsen av kostnadskriterier har Capgemini Consulting vektlagt eiendomskostnader, inkludert husleie- og driftskostnader. For hvert tjenestested har kostnadsnivået blitt sammenlignet med det som er gjennomsnittet for et tjenestested med tilsvarende tilbud. Vurderingen av kostnadskriteriene bidrar til økt innsikt i hvilke kostnadsnivåer som kan forventes avhengig av hvilket konsept et tjenestested kategoriseres som. Videre kan kriteriene også indikere hvordan eiendomskostnader påvirkes av lokalisering og byggstørrelse, hvorvidt tjenestestedets lokaler er i eide eller leide bygg, og hvorvidt eventuell utleier er en offentlig eller privat aktør.

Kostnader for ansatte er også av relevans, men har ikke blitt inkludert i kostnadskriteriene. Lønnskostnader er i hovedsak en konsekvens av antall ansatte ved tjenestestedene, og en vurdering av disse kostnadene må ta utgangspunkt i hvorvidt bemanningen stemmer med faktisk ressursbehov. Capgemini Consulting har derfor vurdert lønnskostnadene indirekte i tilknytning etterspørselskriteriene og kapasitetskriteriene, og effektiviseringspotensialet relatert til dette synliggjøres i kapittel 5.

Bygg

Kriteriet bygg er relatert til andeler eid og leid bygningsmasse i dagens tjenestestruktur, størrelsen på arealer som benyttes ved tjenestestedene og eventuelle rehabiliteringsbehov. Informasjonen har blitt benyttet i vurdering av mulighetsrom og fleksibilitet med hensyn til endringer. Eksempelvis vil utløpsår for leiekontrakt av et leid bygg påvirke hvor raskt et tjenestested eventuelt kan legges ned eller flyttes. Videre vil rehabiliteringsbehov til dels synliggjøre et tjenestesteds egnethet for tjenesteleveranse, samt avdekke hvilke rehabiliteringstiltak som må medregnes dersom et tjenestested opprettholdes. I tillegg har arealstørrelser blitt brukt til å estimere verdier av eide tomter/bygg ved tjenestestedene.

Brukerperspektivet

Kriteriene som er knyttet til brukerperspektivet bidrar til å synliggjøre effekter av en ny tjenestestruktur på brukerne av trafikant- og kjøretøytjenestene. Capgemini Consulting har blant annet undersøkt befolkningstetthet i området rundt et tjenestested for å få innsikt i omfanget av brukere som vil påvirkes av eventuelle endringer. Her har befolkningstettheten blitt kategorisert som lav, middels eller høy avhengig av antall innbyggere i området som et tjenestested betjener. Mer spesifikt har et innbyggertall lavere enn 10 000 blitt ansett som lavt, mens et innbyggertall større enn 35 000 har blitt ansett som høyt. I tillegg til befolkningstetthet er det også gjort vurderinger av avstand og estimert reisetid mellom et gitt tjenestested og tjenestesteder i geografisk nærhet til dette tjenestestedet. Slik kan kriteriene for brukerperspektivet brukes til å kartlegge hva som er det nærmeste alternative tjenestestedet dersom et tjenestested legges ned, hvor mye lenger brukerne eventuelt må reise, og hvor mye lenger tid det vil ta å komme seg dit, enten ved bruk av eget fremkomstmiddel eller ved å benytte tilgjengelig kollektivtilbud.

4.3. Forslag til ny tjenestestruktur for TK

Foregående kapitler synliggjør behovet for å etablere en mer hensiktsmessig tjenestestruktur. Capgemini Consulting foreslår en ny tjenestestruktur i tråd med konseptene beskrevet i kapittel 4.1.1. Forslaget er utarbeidet basert på datainnsamling fra områdegjennomgangens del 1 og del 2, og innspill fra møter og samtaler med relevante nøkkelressurser i Statens vegvesen. Mottatt informasjon og innspill har blitt vurdert i sammenheng med ny tjenesteleveransemodell, Statens vegvesen sin overordnede plan for digitalisering av TK-området, samt kriteriene beskrevet i kapittel 4.2. Den foreslåtte tjenestestrukturen forventes å ivareta etatens samfunnsrolle på en effektiv måte, og samtidig være tilpasset fremtidig utvikling.

4.3.1. Endringer i tjenestestrukturen

I samsvar med ny tjenesteleveransemodell, skilles trafikant- og kjøretøytjenestene i større grad enn i dagens tjenestestruktur. Trafikanttjenestene rettes mot en større del av brukerne, og krever dermed høyere geografisk tilstedeværelse. For å etablere en god geografisk dekning av trafikanttjenestene omgjøres derfor flere av dagens trafikkstasjoner til fordel for servicekontorer. Her vil servicekontorene i de fleste tilfeller ha et lavere arealbehov enn dagens trafikkstasjoner, og flere servicekontorer kan vurderes samlokalisert med andre offentlige virksomheter. Det er også potensiale for å samlokalisere servicekontorer med nærliggende vegkontorer, gitt ledig kapasitet. Eksempelvis vil et servicekontor i Stavanger kunne samlokaliseres med vegkontoret i Bergelandsgården ved eventuell utbygging av sambrukstasjon på Harestad. Blant trafikanttjenestene vil praktiske førerprøver for lette førerkortklasser gjennomføres på faste oppmøtesteder med godkjente ruter, og som gjerne er tilknyttet et servicekontor. Det legges det opp til at førerprøver for MC og tunge førerkortklasser utføres fra et redusert antall tjenestesteder, og i hovedsak der det allerede finnes nødvendig infrastruktur for gjennomføring.

For kjøretøytjenestene foreslås det i økende grad samlokalisering med utekontroll i sambrukstasjoner. I dagens tjenestestruktur er kjøretøytjenestene overdimensjonert relativt til hva som er behovet blant publikum. Nedleggelse av tilbud og samlokalisering med utekontroll legger til rette for bedre kapasitetsutnyttelse, samt sterkere fagmiljøer gjennom økt mengdetrening og kompetanseoverføring mellom ressurser.

I Capgemini Consulting sitt forslag til ny tjenestestruktur legges det opp til en reduksjon fra 82 til 62 tjenestesteder, der 22 av 43 trafikkstasjoner omgjøres til servicekontorer eller samlokaliseres med eksisterende eller planlagte sambrukstasjoner. Endringene gjør det mulig å redusere omfanget av bygningsstrukturen, og tilpasse dimensjoneringen i henhold til faktisk behov. Den foreslåtte tjenestestrukturen teller totalt 20 færre tjenestesteder, hvilket inkluderer nedleggelse av 26 eksisterende tjenestesteder, opprettelse av to nye servicekontorer og etablering av fem nye sambrukstasjoner.

Med utgangspunkt i dagens fem regioner foreslås det å redusere antall tjenestesteder som tilbyr praktiske førerprøver for MC, lette førerkortklasser og tunge førerkortklasser med henholdsvis, 36, 22 og 27. Videre anbefales det å redusere antall tjenestesteder som tilbyr teoriprøver til 53 lokasjoner fra dagens 72. Myndighetskontroll vil i hovedsak foregå ved de foreslåtte sambrukstasjonene, samt de gjenværende trafikkstasjonene.

Gjennom datainnsamlingen ble flere saksbehandlingsoppgaver identifisert med potensiale for å samles i større fagmiljøer, disse ble nevnt i kapittel 2.4.1. Forslaget til ny tjenestestruktur innebærer at disse oppgavene spesialiseres og samles i saksbehandlingssentre. Capgemini Consulting gir ingen anbefaling med hensyn til hvor saksbehandlingssentrene skal plasseres, men foreslår at disse etableres ved tjenestesteder som, i overgangen til ny tjenestestruktur, vil ha tilstrekkelig kapasitet og kompetanse til å danne et godt fagmiljø på minimum 5-10

ansatte. Det vurderes som hensiktsmessig å gjøre nærmere vurdering av aktuelle lokasjoner i sammenheng med planlegging og implementering av bemanningsnedtrekk.

Tabellene nedenfor oppsummerer endringene i antall og type tjenestesteder, samt hvor mange tjenestesteder som tilbyr de ulike trafikant- og kjøretøytjenestene. For beskrivelser av endringene i tjenestestrukturen på område- og tjenestestedsnivå, se vedlegg 1.

Totalt	Trafikkstasjoner	Kundesentre	Sambrukstasjoner	Oppmøtesteder
82	43	20	15	4

Tabell 2: Fordeling av tjenestestedtyper i dagens tjenestestruktur

Totalt	Trafikkstasjoner	Servicekontor	Sambrukstasjoner	Oppmøtesteder	Nedleggelse
62	7	34	18	3	26

Tabell 3: Fordeling av konsepter i foreslått tjenestestruktur

	Trafikant				Kjøretøy	
	Praktisk prøve MC	Praktisk prøve-Lette førerkortkl.	Praktisk prøve Tunge førerkortkl.	Teoriprøve	Mynd.kontroll Lette kjøretøy	Mynd.kontroll Tunge kjøretøy
Dagens	54	75	44	72	57	48
Ny	18	53	17	53 ¹	24	25

Tabell 4: Oversikt over antall tjenestesteder som tilbyr de ulike trafikant- og kjøretøytjenestene

¹ Antallet inkluderer Ørnes og Longyearbyen som ikke er medregnet i Statens vegvesen tjenestesteder men hvor det tilbys teoriprøver i regi av andre offentlige virksomheter

4.3.2. Konsekvenser for brukerne

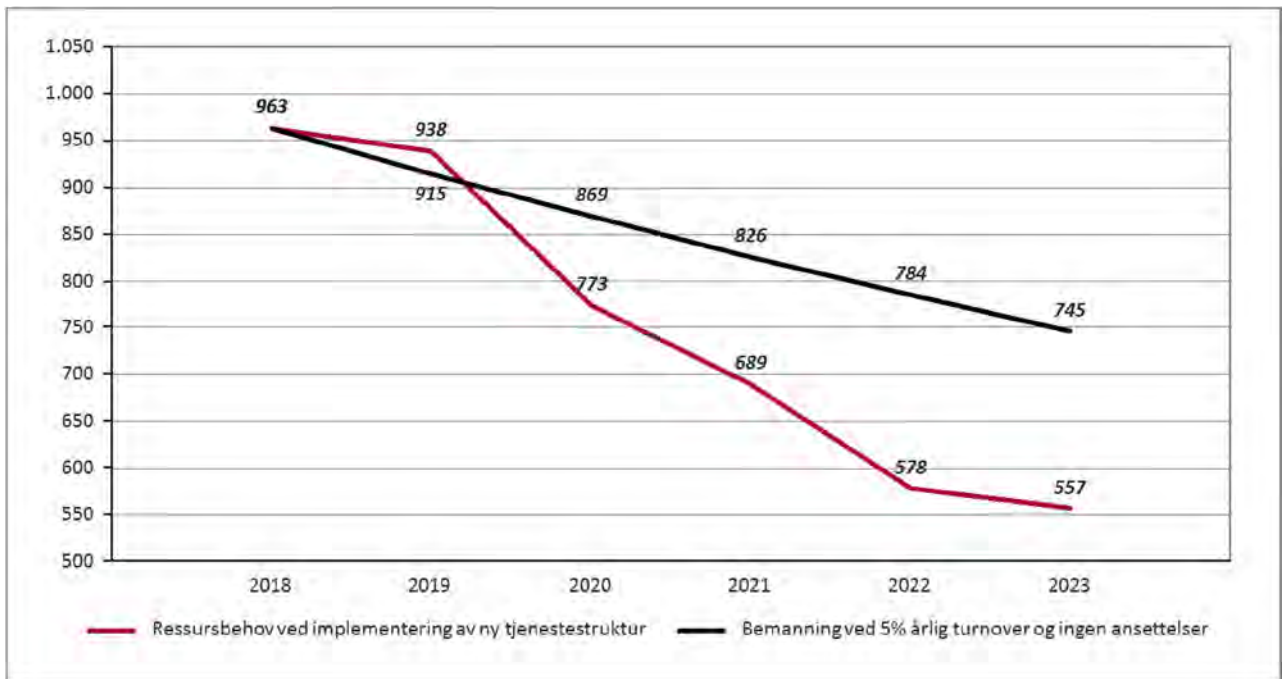
Forslaget til ny tjenesteleveransemodell og -struktur vil gi et endret, men totalt sett bedre tilbud for brukerne, hvor det legges opp til økt bruk av digitale løsninger for selvbetjening og digitalisering av arbeidsprosesser. Dette vil gi brukerne økt fleksibilitet og tilgjengelighet hvor et økende antall tjenester kan løses på nett eller mobil, og på den andre siden et redusert krav til oppmøte. Strukturen vil også bli mer tilpasset brukernes behov med bedre tilgjengelighet og kapasitet for trafikant- og kjøretøytjenestene ved opprettelse av henholdsvis servicekontor og sambruksstasjoner. For tjenester som krever oppmøte vil man ved å fjerne tilbud fra tjenestesteder med manglende etterspørselsgrunnlag, kunne sørge for at gjenværende tjenestesteder betjener et volum som sikrer et robust kompetansemiljø. Slik tilrettelegges det for høy kvalitet og likebehandling i tjenesteleveransen.

Endring av tjenestetilbud og omgjøring av dagens tjenestesteder til de nye konseptene, vil for de aller fleste oppleves som en endring til det bedre. For de mest berørte tjenesteområdene som, praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser, samt myndighetskontroll vil 80-85 pst. av brukerne merke liten eller ingen endring hva gjelder reisevei eller -tid. Avhengig av hvilken tjeneste man snakker om er det fra 8-15 pst. av brukerne som vil få mellom 1 til 2 timer ekstra reisevei i ny struktur. Det er viktig å merke seg at tjenestetilbudet i sum blir bedre, men for noen vil oppmøtetjenestene i fremtidig tjenesteleveransemodell innebære noe lengre reisevei. Antall tjenester dette gjelder for, reduseres i takt med realisering av plan for digitalisering av TK. Tjenester som krever oppmøte ved et tjenestested, vil for de fleste brukere være tjenester man trenger et begrenset antall ganger i løpet av livet. En detaljert oversikt over endringer i reisetid for brukerne av de mest berørte tjenesteområdene er inkludert i vedlegg 3.

I fremtiden vil reiseavstandene mellom noen byer, bli redusert som følge av en rekke pågående vegutbyggingsprosjekter. Eksempelvis vil dagens reisetid mellom Kristiansund og Ålesund, som er foreslått som eneste leverandør av myndighetskontroll og praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser i Møre og Romsdal, kunne reduseres med nærmere en time, ved vegutbygging av E39 Romsdalsfjorden.

4.3.3. Personalmessige konsekvenser

Innføringen av ny tjenesteleveransemodell og -struktur vil medføre overtallighet i bemanningen innenfor TK-området, hvor konsekvensen vil være at ansatte ved berørte tjenestesteder potensielt må overføres til andre tjenestesteder. Som illustrert i figuren under er overtalligheten større enn det som kan forventes redusert ved naturlig avgang eller oppsigelser. Ved implementering av foreslått tjenestestruktur forventes det at enkelte medarbeidere vil søke om tidlig pensjon eller søke seg til andre stillinger i og utenfor Statens vegvesen. Reduksjonen i ressursbehovet regnes likevel som større, og det vil være behov for å planlegge hvordan overtalligheten skal håndteres ved implementering av foreslått tjenestestruktur.



Figur 9: Utvikling i ressursbehov ved foreslått tjenestestruktur, samt forventet naturlig avgang

Capgemini Consulting har ikke vurdert hvordan eventuell forflytning av ressurser mellom tjenestesteder eller nedskalering av bemanning skal gjennomføres. Det er heller ikke vurdert hvorvidt det er andre enheter eller oppgaver i Statens vegvesen som potensielt kan ha behov for kompetansen denne overtalligheten representerer. Ryddige og forutsigbare prosesser for berørte ansatte er likevel viktig, og ved innføring av ny tjenestestruktur forutsettes det at Statens vegvesen håndterer endret ressursbehov basert på egne vurderinger. Vurderingene forventes å ta hensyn til konsekvenser for reiseavstand og arbeidsmiljø, samt statens retningslinjer for omstillingsprosesser og statlige arbeidsplasser.

I en omstillingsprosess vil det være behov for å gjøre en vurdering når det gjelder bruk av virkemidlene som ligger i Særavtalen om virkemidler til bruk ved omstilling i staten. En beslutning om hvilke virkemidler som eventuelt skal tas i bruk, tas etter drøfting med tillitsvalgte, etter at det foreligger en formell beslutning om hvilke tjenestesteder som skal endres.

4.3.4. Overføring av oppgaver knyttet til ID/foto

Capgemini Consulting har i vurderingen av ny tjenestestruktur sett på effektene av et scenario der foto/ID håndteres av en annen offentlig etat enn Statens Vegvesen innen utløpet av fem års perioden. Konsekvensene av dette vil medføre at det ikke er nødvendig å gjennomføre bildetaging ved teoriprøver og administrativ fornyelse av førerkort. Dette er vurdert til å være ca. 420 000 skrankehenvendelser og et bortfall av henvendelsene vil kunne redusere behovet for omfanget av publikumsarealer ved servicekontorene. I sammenheng med gjennomføringen av teoriprøver vil det fortsatt være behov for å opprettholde et skranketilbud samt en identifisering av brukeren i forkant. Antall tjenestesteder foreslått i ny tjenestestruktur antas ikke å bli påvirket, da Statens vegvesen fortsatt må opprettholde tjenesten teoriprøver som vil kreve et tjenestested.

5. Forutsetninger for implementering og gevinstberegning

5.1. Forutsetning for implementering av ny tjenestestruktur

Startpunktet for implementering av ny tjenestestruktur vil være avhengig av at det fattes et vedtak om endringen. Ettersom det er knyttet usikkerhet til når dette vil fattes har Capgemini Consulting bygget implementerings- og gevinstplanen på en forutsetning om at ny tjenestestruktur besluttes i løpet av 2019.

Statens vegvesen har flere leiekontrakter som strekker seg utover 2025 og mange av disse kontraktsforholdene er inngått med Statsbygg. Der Statsbygg står som utleier, vil man ved et omorganiseringsvedtak fattet av Stortinget, departement eller direktorat, ha rett til å bli løst fra leiekontrakten etter 12 måneders skriftlig varsel. Dette muliggjør, gitt et vedtak, at planlagte endringer ved disse tjenestestedene kan skje før leiekontraktens utløp. I tillegg er det forslått endringer på 11 tjenestesteder hvor Statens vegvesen eier tomt og bygg. En oversikt over disse eiendommene er beskrevet i vedlegg 5.

Capgemini Consulting har lagt til grunn at ansatte og tjenestetilbud gradvis flyttes til nye tjenestesteder ut fra en plan, som så langt det er mulig tar hensyn til både plan for digitalisering av TK-området, dagens leieavtaler, samt hensynet til berørte ansatte. Gitt en beslutning i 2019, legges det til grunn at alle ansatte og oppgaver kan være overført til ny tjenestestruktur innen utgangen av 2023.

I 2019 bør det tidlig etableres en prosjektgruppe som gjennomfører de nødvendige forberedelsene for en slik omstillingsprosess. Det blir viktig å definere tydelig behov og krav til nye lokaler for å sikre at den nye tjenestestrukturen blir riktig dimensjonert i forhold til tjenesteutviklingen, samt at man oppnår et kostnadsbilde i henhold til markedspris. Statens vegvesen må sikre tilstrekkelig kompetanse og kapasitet til å kartlegge mulighetsrommet innenfor eksisterende portefølje bygg, og til å innhente prospekter for alternative lokaler.

Capgemini Consulting foreslår at tjenestestedene som skal avvikles, uavhengig av leiekontrakt, stenges for publikum innen 2021. Dette gjelder ikke for tjenestestedene hvor det foreslås å opprettholde tjenestetilbudet for å kunne håndtere området etterspørsel, inntil nye tjenestesteder er opprettet. En koordinert stengning vil medvirke til at Statens vegvesen kan kommunisere alle endringer på en ryddig måte til brukerne.

For tjenestesteder som foreslås omgjort til servicekontor vil tidspunkt for gjennomføring varierer fra sted til sted, avhengig av størrelse og hvorvidt endringen gjøres gjennom en nedskalering av dagens lokaler eller at tjenestetilbudet flyttes i sin helhet til ny lokasjon. Endringene må gjennomføres slik at man tar hensyn til brukerne og at risikoen for produksjonen/tjenestetilbudet minimeres. Capgemini Consulting anbefaler at det gjennomføres en gradvis endringene av tjenestestedene i tidsrommet 2020 - 2022 og dette vil bidra til å redusere belastningen på de involverte partene. For de tjenestestedene med leiekontrakter med private utleier utover 2022 antas det at Statens vegvesen finner alternativer bruksområder for overflødige arealer som resultat av endringene, eksempelvis fremleie av arealer til andre aktører eller gjennom reforhandling av kontraktene. En oversikt over utløpende leiekontrakter for de aktuelle tjenestestedene er beskrevet i vedlegg 4.

Det må gjøres en nærmere vurdering av hvilke konsekvenser forslaget til ny tjenestestruktur får for de enkelte ansatte og det må medregnes i planen at alle skal få tid til å innrette seg i forhold til ny struktur. Dette må vurderes opp mot hvilke alternativer som foreligger gitt behovet for å sikre en nødvendig størrelse på de ulike tjenestestedene.

5.2. Forutsetninger for beregning av gevinstpotensial for ny tjenestestruktur

Estimatene som oppsummert gir et gevinstpotensial for implementering av ny tjenesteleveransemodell og -struktur er basert på et sett med forutsetninger. Estimeringen er gjort med dagens kostnadsbilde som referansepunkt, slik at kun endringer relativt til dagens kostnadsbilde er inkludert i gevinstestimatet. For å etablere et utgangspunkt for dagens kostnadsbase har Capgemini Consulting basert seg på tilgjengelig informasjon fra Bygg og avtaleforvaltningsseksjonen, TK-avdelingene i regionene, og vurdert endringene i husleie- og driftskostnader for hvert enkelt tjenestested.

5.2.1. Arealberegning og leiepris

I vurderingen av arealbehovet for et servicekontor er det tatt utgangspunktet tilstrekkelig dimensjoneringen av infrastruktur og fasiliteter som trengs for å betjene etterspørselen etter trafikanttjenester, samt sammenlignbare tjenestesteder i dagens struktur. Estimert leiepris per m² for servicekontorene er vurdert i tre kostnadskategorier basert på befolkningstetthet (lav, middels og høy). Kvadratmeterprisene er basert på OPAKS prisstigningsrapporter og SSB prisindeks for utleie av næringsseiendom. Tabellen under viser en oversikt og beskrivelse av ulike størrelser på servicekontor.

Type	Beskrivelse	Kostnadsoverslag
Lite servicekontor	<ul style="list-style-type: none"> Kontorfasiliteter for opptil fem ansatte Teoriprøverom 10 plasser inkludert rom for tilrettelagte prøver Publikumsarealer (skranke, WC, venterom) <p>Arealbehov estimeres til å være omtrent 200 m²</p>	<p>Lav (1750 kroner/m²): 350 000</p> <p>Middels (2000 kroner/m²): 400 000</p> <p>Høy (2250 kroner/m²): 450 000</p>
Mellomstort servicekontor	<ul style="list-style-type: none"> Kontorfasiliteter for opptil ti ansatte Teoriprøverom 15 plasser inkludert rom for tilrettelagte prøver Publikumsarealer (skranke, WC, venterom) <p>Arealbehov estimeres til å være omtrent 350 m²</p>	<p>Lav (1750 kroner/m²): 612 500</p> <p>Middels (2000 kroner/m²): 700 000</p> <p>Høy (2250 kroner/m²): 787 500</p>
Stort servicekontor	<ul style="list-style-type: none"> Kontorfasiliteter for opptil 15-30 ansatte Teoriprøverom 25-35 plasser inkludert rom for tilrettelagte prøver Publikumsarealer (skranke, WC, venterom) <p>Arealbehov estimeres til å være mellom 500-1000 m²</p>	<p>Lav (1750 kroner/m²): 875 000</p> <p>Middels (2000 kroner/m²): 1 000 000</p> <p>Høy (2250 kroner/m²): 1 125 000 – 2 250 000</p>

Tabell 5: Oversikt og beskrivelse av ulike størrelser på servicekontorer

Inkludert i kostnadsoverslaget er 320 kroner/m² for å dekke felleskostnader (Basalerapport 2017). Felleskostnader er kostnader knyttet til intern drift av leietakers areal, slik som renhold, eget strømabonnement og indre vedlikehold.

Estimert leiepris for nødvendig parkeringsarealet i tilknytning til servicekontorene er 25 000 kroner, 50 000 kroner og 100 000 kroner for henholdsvis et lite, mellomstort og stort servicekontor.

Ved estimeringen av leiekostnad for en kontor plass er det tatt utgangspunktet i statens arealnorm for fremtidige kontorarealer på 23 m² per ansatt og tre kostnadskategorier basert på befolkningstetthet (lav, middels og høy). Kostnadsanslagene er gjengitt i tabellen under:

	Lav (1750 kr/m ²)	Middels (2000 kr/m ²)	Høy (2200 kr/m ²)
Leiekostnad per ekstra kontor plass	40 000	46 000	52 000

Tabell 6: Oversikt over leiekostnad per ekstra kontor plass

Ved estimeringen av leiekostnad for et oppmøtested er det tatt utgangspunktet i behovet for parkingsplasser for lette og tunge kjøretøy samt MC-bane. I tillegg vil det være nødvendig å leie kontor plasser der det ikke er mulig å benytte seg av lokaler ved et tilknyttet vegkontor eller annen offentlig virksomhet. Disse kostnadene er estimert til mellom 100 000 kroner og 200 000 kroner basert på førerkortklassene som tilbys.

Tilpassingskostnader for nye tjenestesteder er estimert med antagelsen om at det må gjennomføres lettere til middels tilpasninger av nye lokaler, samt erfaringstall fra sammenlignbare lokaler i eksisterende tjenestestruktur. Eksempelvis er det planlagt tilpasning av nye lokaler for eksisterende kundesenter i Sogndal og Bergen, hvor estimerte tilpasningskostnader tilsvarer henholdsvis 7000 kroner/m² og 2500 kroner/m². Tilpasningskostnadene for Sogndal trafikkstasjon inkluderer omgjøring til våtrom for deler av lokalet, noe som er ekstra kostnadsdrivende. Dette er ikke et krav for et ordinært servicekontor, men nødvendig i dette tilfellet da tjenestestedet skal være oppmøteplass for ansatte i utekontrolltjenesten. Kostnadsanslagene for grad av tilpasning er gjengitt i tabellen under.

Grad av tilpasning	Kroner/m ²	Omfang
“As is”	0 – 2 000	
Lettere tilpasning	2 000 – 5 000	Arbeid med gulv, vegger og himlinger
Middels tilpasning	5 000 – 8 000	Arbeid med overflater, kontor fronter, belysning, tilpasning av tekniske anlegg, kanalnett og ventilasjonsanlegg.
Større tilpasning	8 000 – 15 000	Større tilpasninger omfatter mye av det foregående nivået, men i tillegg nye tekniske anlegg, ny kabling, el, tele og data, sentralanlegg, ventilasjonsanlegg

Tabell 7: Leietagers tilpasningskostnader (Kilde: Basalerapporten 1 halvår 2016)

Driftskostnadene for nye sambrukstasjoner estimeres til mellom 300 000 kroner og 1 mill. kroner. Tallene er basert på etterspørselen etter myndighetskontroller, samt fra sammenlignbare tjenestesteder i eksisterende

struktur. Der hvor sambruksstasjonen overtar hele tjenestetilbudet fra nærliggende tjenestesteder overføres driftskostnadene i sin helhet. Eksempelvis vil opprettelse av Øyjord sambruksstasjon medføre at Narvik trafikkstasjon legges ned og at Øyjord overtar tjenestetilbud. I dette tilfellet er driftskostnadene i gevinstestimater flyttet fra Narvik trafikkstasjon til Øyjord sambruksstasjon.

5.2.2. Oversikt over sambruksstasjoner som del av ny tjenestestruktur

I anbefalingen for ny tjenestestruktur i områdegjennomgangens del 1, ble det tatt utgangspunkt i Statens vegvesen sin plan for kontrollplasser 2017, for å vurdere hvilke kontrollstasjoner som var aktuelle for samlokalisering med myndighetskontroll i ny tjenestestruktur. Flere av stasjonene er planlagt etablert innen 2025, men Capgemini Consulting har i områdegjennomgangens del 2, kun tatt med sambruksstasjonene som er under etablering eller fått bevilget finansiering. Midler til trafikkstasjoner er bevilget over Statens vegvesens budsjett, enten som en del av programområdet trafikksikkerhet på posten for riksvei investeringer (kap. 1320, post 30) eller som en del av et større riksveiprojekt over Statens vegvesens investeringsposter (kap. 1320, postene 29 og 30). For stasjoner hvor det ikke er bevilget finansiering er potensielle gevinster ved etablering kun beskrevet i vedlegg 1, og er ikke en del av gevinstestimater utredet i kapittel 6.1. Tabellen nedenfor viser hvilke nye sambruksstasjoner som er inkludert i forslaget til ny tjenestestruktur.

Planlagte sambruksstasjoner – inkludert i forslaget til ny tjenestestruktur		
Sambruksstasjoner	Status	Forventet år for ferdigstilling
Ånestad	Finansieres gjennom Rv. 3 /rv. 25 Løten–Elverum. Stortinget vedtok OPS-prosjekt 30. mars 2017.	2020
Gol	Byggeprosjekt startet nov 2017	2019
Harestad	Finansieres gjennom E39 – ROGFAST, Stortinget vedtok veiprojektet 23. mai 2017	2025
Øyjord (Narvik)	Finansieres delvis med salg av Storslett trafikkstasjon, resterende tas over post 30 – trafikksikkerhet	2019
Hesseng (Kirkenes)	Finansieres delvis med salg av Lakselv og Kirkenes trafikkstasjon, resterende tas over post 30 – trafikksikkerhet	2020/21
Planlagte sambruksstasjoner – Ikke inkludert i forslaget til ny tjenestestruktur		
Sambruksstasjoner	Status	Forventet år for ferdigstilling
Verdal	Planlegges finansiert gjennom utbygging av E6 Åsen og Mære	2023
Vestnes	Planlegges finansiert gjennom utbygging av E39 Romsdalsfjorden	2023
Klett	Grunnarbeidet av tomten på rundt 70 mill. tas over post 30, resten er planlagt finansiert ifb med E39 Klett – Orkanger	2020
Lanner	Finansiering uavklart, men planlagt i forbindelse med ny veistrekning	2021/22

Tabell 8: Oversikt over sambruksstasjoner

6. Gevinstpotensial som følge av ny tjenesteleveransemodell og -struktur for TK

6.1. Gevinstpotensial for bygg- og infrastruktur

Capgemini Consulting har beregnet at Statens vegvesen kan oppnå permanent gevinstpotensial tilsvarende 78 mill. kroner årlig innen 2023, ved innføring av ny tilpasset tjenestestruktur. Tabellen nedenfor gir en oversikt over årlige kostnadsbesparelser from mot 2023 gitt plan for implementering og forutsetninger som er lagt til grunn, beskrevet over.

<i>Gevinstpotensial (i mill. kroner)</i>	2019	2020	2021	2022	2023
Område					
Nedleggelse	0	1	9	9	19
Omgjøring av tjenestested	0	22	26	45	83
Sum gevinstpotensial	0	23	35	54	102
<i>Kostnader (i mill. kroner)</i>	2019	2020	2021	2022	2023
Område					
Leiekostnader ved opprettelse av servicekontor og oppmøtested	0	4	7	13	24
Sum kostnader	0	4	7	13	24
Netto gevinstpotensial (i mill. kroner)	0	19	28	41	78

Tabell 9: Oversikt over netto gevinstpotensial ved bygg- og infrastruktur

6.2. Gevinstpotensial ved effektivisering av Trafikant- og kjøretøytjenester

Trafikant- og kjøretøytjenester er som nevnt i kapittel 6.2.1 i rapport fra områdegjennomgangens del 1, en landsdekkende førstelinje støtte som håndterer telefon- og eposthenvendelser. Seksjonen har siden 2015 opplevd en reduksjon på 20 pst i antall henvendelser. Dette samsvarer godt med utviklingen i etterspørsel innenfor de øvrige merkantile tjenestene. Det er Capgemini Consulting sin vurdering at denne utviklingen vil fortsette i takt med digitaliseringen og, og at seksjonen vil oppleve en videre nedgang i etterspørselen av deres tjenester etter hvert som selvbetjeningsløsningene videreutvikles. Seksjonen har i dag en kostnadsbase på 75 mill. kroner fordelt på personalkostnader, husleie og ekstern innleie i form av vikarer. Capgemini Consulting anslår at Statens vegvesen vil kun redusere denne tjenesten ytterligere med 20-30 pst. av kostnadsbasen innen utgangen av 2020. Gevinstpotensialet fremgår av tabellen under.

Gevinstpotensial (i mill. kroner)	Tiltak	Gevinstpotensial (lav)	Gevinstpotensial (høy)
Trafikant- og kjøretøytjenester	<ul style="list-style-type: none"> Økt markedsføring av etablerte selvbetjeningsløsninger Videreutvikling av selvbetjeningsløsninger 	15	22,5

Tabell 10: Gevinstpotensial - Effektivisering av trafikant- og kjøretøytjenester

6.3. Verdioverslag av eiendom som kan realiseres som følge av ny struktur

Flere av byggene og tomtene som foreslås endret i ny tjenestestruktur eies av Statens vegvesen. Ved avvikling av disse eller flytting til nye lokaler, vil det være mulig å realisere salg av disse eiendommene. Statens vegvesen har i planlegging av Øyjord og Hesseng sambruksstasjoner øremerket midlene fra salget av Lakselv og Kirkenes trafikkstasjon på totalt 22,3 mill. kroner. For de øvrige eiendommene foreligger et samlet verdioverslag på ca. 119 mill. kroner. I områdegjennomgangen inngår ikke verdioverslaget på ca. 119 mill. kroner i estimert gevinstepotensial for ny tjenesteleveransemodell og -struktur. Verdioverslaget er basert på Skatteetatens modell for utregning av formuesverdi for næringsseiendom og verdivurderinger Statens vegvesen allerede har gjennomført. En oversikt over verdioverslaget av bygg og tomter som foreslås avviklet, nedskalert eller omgjort til servicekontor i ny tjenestestruktur er beskrevet i vedlegg 5.

6.4. Kostnader knyttet til implementering av ny tjenestestruktur

Capgemini Consulting har estimert engangskostnader ved overgangen til ny tjenesteleveransemodell og struktur på totalt 67 mill. kroner over en periode på fem år. Tabellen nedenfor gir en oversikt over årlige estimerte kostnader frem til og med 2023 gitt gjennomføringsplanen og de forutsetningene som er skissert over.

Kostnader (i mill. kroner)	2019	2020	2021	2022	2023
Område					
Omstillingskostnader	5	10	10	5	0
Etablerings- og flyttekostnader	0	6	6	5	20
Netto kostnader	5	16	16	10	20

Tabell 11: Oversikt over kostnader knyttet til implementering av ny tjenestestruktur

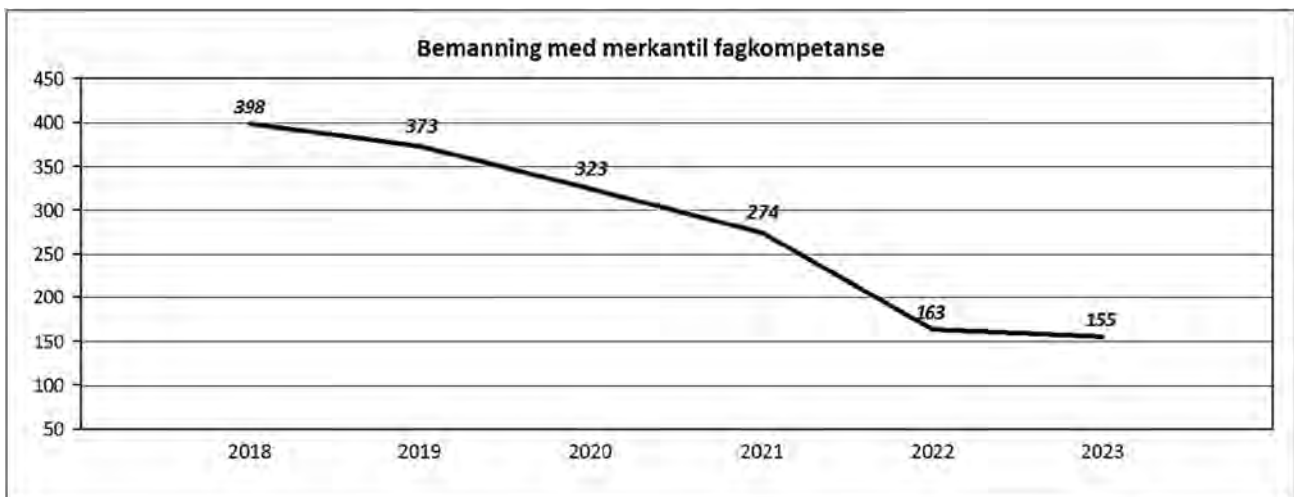
Estimerte etablerings- og flyttekostnader på totalt 37 mill. kroner er hovedsakelig knyttet til tilpasning av nye tjenestesteder og vil normalt dekkes gjennom høyere leie de første 2 årene. Øvrige 30 mill. kroner er estimerte omstillingskostnader og inneholder prosjektkostnader, bistand til anskaffelse av nye tjenestesteder og omorganisering/ omstilling av ansatte.

6.5. Gevinst bemanning

Ved implementering av ny tjenesteleveransemodell og -struktur vil behovet for antall ansatte reduseres. Ny tjenesteleveransemodell og digitalisering av tjenesteområdet vil bidra til å forenkle prosesser samt øke selvbetjeningsgraden blant brukere. Videre vil ny tjenestestruktur gi mulighet for samlokalisering i større miljøer, med sterkere faglig kompetanse og økt produktivitet i oppgaveløsningen. I de neste avsnittene gis det nærmere beskrivelser av effektene på bemanning knyttet til trafikant- og kjøretøytjenestene.

6.5.1. Bemanning med merkantil fagkompetanse

Som beskrevet i kapittel 2.2.2 forventes antall skrankehenvendelser å reduseres betydelig de neste årene, som følge av økt bruk av dagens selvbetjeningsløsninger, samt implementering av løsninger for betaling på nett, elektronisk helseattest og frivillig avregistrering. Dermed blir også behovet for å betjene henvendelser i skranken lavere. Capgemini Consulting sitt forslag til ny tjenestestruktur legger til rette for at de resterende skrankehenvendelsene håndteres mer effektivt, ved at medarbeidere behandler et tilstrekkelig volum av saker for utvikling av kompetanse, produktivitet og likebehandling i arbeidet. Etablering av saksbehandlingscentre med spesialiserte fagmiljøer vil også påvirke bemanningen, ettersom det legges opp til at færre ansatte arbeider med sakene som spesialiseres, hvilket forventes å skape mer effektiv saksbehandling og produksjon av enkeltvedtak. Videre legger den nye tjenestestrukturen også opp til bedre håndtering av teoriprøver ved innføring av timebestilling og endret dimensjonering av teoriprøverom, hvilket muliggjør en mer effektiv betjening av prøvene. Dersom planen for implementering av ny tjenestestruktur følges, forventes utviklingen i minimum ressursbehov å følge figuren under. Her skjer endringene i bemanningen i takt med årlige endringer i tjenestestruktur, samt fullføring av digitaliseringstiltak.



Figur 10: Utvikling i behov for bemanning med merkantil fagkompetanse

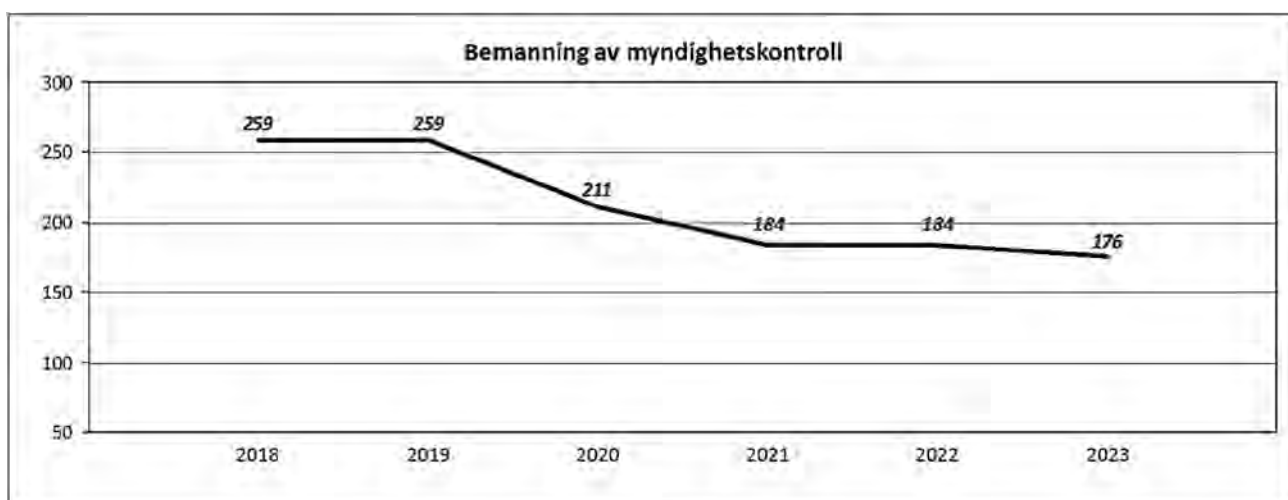
Ressursbehov per år har blitt beregnet ved en gjennomgang av produksjonstall for saker som utløser skrankehenvendelser samt produksjonstall for teoriprøver, der anslått tidsbruk for en skrankehenvendelse og en teoriprøve er henholdsvis 15 minutter og en time. Estimaten inkluderer også anslått ressursbehov for dagens nasjonalt spesialiserte saksbehandling, samt for saksbehandling som kan samles i saksbehandlingscentre. I tillegg inkluderer estimatene ressursbruk knyttet til trafikksikkerhetsoppgaver og kompetansehevende tiltak. Ressursbruken tilknyttet trafikksikkerhetsoppgaver tilsvarer 18 årsverk, mens

ressursbruken knyttet til kompetansehevende tiltak er basert på en forutsetning om at TK-medarbeidere i gjennomsnitt bruker 8% av total arbeidstid på dette. Kostnadmessige effekter knyttet til estimerte endringer i ressursbehov illustreres i Tabell 12 Oversikt over netto gevinstpotensial ved bemanningsnedtrekk i kapittel 5.4.4.

6.5.2. Bemanning av myndighetskontroll

Bemanningen av myndighetskontroll vil endres som konsekvens av foreslått ny tjenestestruktur. Endringene i tjenestestruktur innebærer at tilbudet av myndighetskontroll legges ned på flere lokasjoner, og at etterspørselsvolumet vil fordeles på et lavere antall tjenestesteder. Dette bidrar til at kapasitetsutnyttelsen forbedres, samt økt mengdetrening og sterkere fagkompetanse blant kontrollørene. Den nye tjenestestrukturen legger også opp til økt bruk av elektronisk oversendelse av dokumentasjon for forhåndsgodkjenning av kjøretøydokumenter fremfor dokumentgodkjenning ved fremvisning av kjøretøy. I dag er dokumentgodkjenning kun sentralisert for førstegangsgodkjenning av tunge kjøretøy, der man i pilotprosjektet opplevde en nedgang i antall brukere som måtte fremvise kjøretøy på nytt fra 14 pst. til 0,2 pst. Med utvidet bruk av elektronisk dokumentgodkjenning kan man i større grad unngå at brukerne må møte opp flere ganger for å fremvise kjøretøyet i tilfeller der dokumentasjon ikke godkjennes. Ved implementering av en løsning for forhåndsbetaling på nett vil dette kunne effektivisere myndighetskontrollaktiviteten ytterligere, ettersom antall brukere som ikke møter opp til avtalte timer forventes redusert som følge av dette.

Ovennevnte tilpasninger i tjenesteleveransemodell og -struktur legger til rette for en mer effektiv produksjon av myndighetskontroll og et lavere bemanningsbehov. Figuren under illustrerer forventet utvikling i minimum ressursbehov for å betjene myndighetskontrollaktivitetene. Utviklingen er i takt med den tentative implementeringsplanen for ny tjenestestruktur.



Figur 11: Utvikling i behov for bemanning innen myndighetskontroll

I estimeringen av ressursbehovet i ny tjenestestruktur har Capgemini Consulting gjennomgått produksjonstall for myndighetskontroll i 2017. Videre er det basert på samtaler med og informasjon fra Statens vegvesen anslått at kontrollørene benytter omtrent 60 pst. av tiden sin på myndighetskontroll, og at resterende arbeidstid er tilgjengelig for andre arbeidsoppgaver. Datainnsamlingen i områdegjennomgangens del 2 og forventet fremtidig utvikling har dannet grunnlaget for estimert ressursbehov tilknyttet dagens nasjonale spesialistoppgaver og arbeid med sentralisert dokumentgodkjenning. Kostnadmessige effekter ved endringene i behovet for

bemanningsnedtrekk i kapittel 5.4.4.

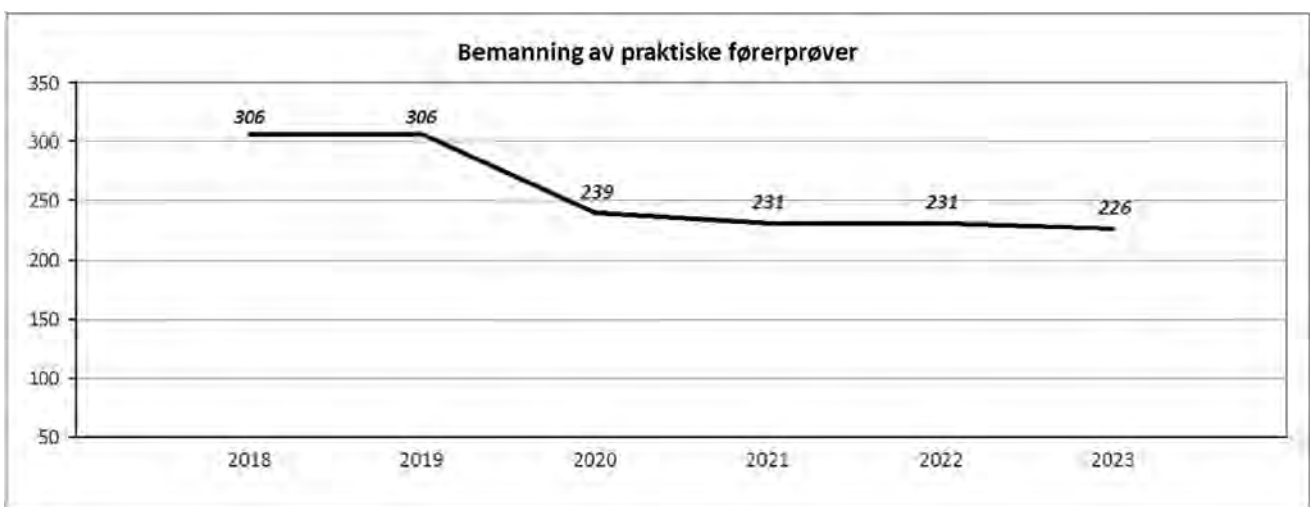
6.5.3. Bemanning av praktiske førerprøver

Capgemini Consulting sitt forslag til ny tjenestestruktur vil også medføre endringer for bemanningen av praktiske førerprøver. Den nye tjenestestrukturen innebærer at tilbudet av praktiske førerprøver legges ned ved flere tjenestesteder. Flere av disse benytter i dag ambulerende sensorer for å betjene praktiske førerprøver, hvilket kan være tidkrevende for sensorene med tanke på reising til og fra tjenestestedene. I ny struktur legges det i mindre grad opp til bruk av ambulerende personell, hvilket vil frigjøre tid blant sensorbemanningen.

Ved nedleggelse av tjenestetilbud vil etterspørselsvolumet fordeles på et lavere antall tjenestesteder. Denne endringen er særlig fremtredende med hensyn til tilbudet av praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser. Med disse tilpasningene i tjenestestrukturen vil førerprøvesensorene i gjennomsnitt håndtere flere praktiske førerprøver, og kan i større grad etablere sterk fagkompetanse. Med dette forventes en mer effektiv utnyttelse av sensorkapasiteten.

Digitaliseringstiltak vil også bidra til en mer effektiv håndtering av praktiske førerprøver. I likhet med myndighetskontroll forventes en løsning for forhåndsbetaling på nett å føre til at færre brukere ikke møter opp til avtalt time. Videre forutsettes det i ny tjenestestruktur at utnyttelsen av eSensor forbedres. eSensor er et digitalt verktøy som sensorene har tilgjengelig på nettbrett for håndtering av dokumentasjon i forbindelse med gjennomførte praktiske førerprøver. Oppkoblingen av løsningen fungerer imidlertid ikke optimalt i dag, og sensorer reiser tilbake til sine respektive tjenestesteder mellom førerprøvene, for å registrere dokumentasjon etter fullførte prøver. En utvikling og forbedring av eSensor vil gi sensorene mulighet til å registrere dokumentasjon fortløpende uten å dra innom et tjenestested, som igjen vil bidra til mer effektive arbeidshverdager for sensorene.

Figuren under illustrerer utviklingen som forventes for minimum behov for sensorkapasitet, og følger endringene som er oppgitt i den tentative planen for implementering av ny tjenestestruktur.



Figur 12: Utvikling i behov for bemanning av praktiske førerprøver

Ved estimering av utviklingen i ressursbehovet har Capgemini Consulting benyttet produksjonstall for praktiske førerprøver for 2017. Videre er det forutsatt at førerprøvesensorer benytter ca. 60 pst. av arbeidstiden sin på gjennomføring av praktiske førerprøver. Dette er i tråd med Statens vegvesen sitt eget anslag på fordeling av arbeidstid blant sensorer. Tabell 12 Oversikt over netto gevinstpotensial ved bemanningsnedtrekk i kapittel 5.4.4 oppsummerer kostnadsmessige effekter knyttet til endringene i ressursbehov.

6.5.4. Samlet gevinst ved bemanningsnedtrekk

Overgangen til ny tjenesteleveransemodell og -struktur vil redusere dagens ressursbehov med totalt 406 årsverk. Estimatenes beskrevet i kapittel 5.4.1-5.4.3 belyser minimum ressursbehov for å betjene trafikant- og kjøretøytjenestene. Med disse estimatene forutsettes det at flere tjenestesteder benytter deltidsstillinger for å betjene hele eller deler av tjenestetilbudet. Dette vil ikke nødvendigvis være en enkel eller hensiktsmessig løsning, ettersom det kan skape uheldige effekter på kompetansen i bemanningen, samt graden av likebehandling og kvalitet i tjenestene. Capgemini Consulting operer derfor med et intervall i beregningen av kostnadsbesparelser. Her innebærer et lavt nedtrekk i bemanningen at alle tjenester ved et tjenestested betjenes av hele årsverk, mens et høyt nedtrekk i bemanningen innebærer en nedskalering til minimum ressursbehov. Kostnadsbesparelsene ved endringer i bemanningen illustreres i tabellen nedenfor². Estimatenes for kostnadsbesparelser i 2019-2022 følger utviklingen gitt minimum ressursbehov, som i figur 8-10, mens intervallene i 2023 tar hensyn til antagelsene om lave og høye nedtrekk i bemanningen. Etter full implementering av foreslått tjenestestruktur og -leveransemodell forventes årlige kostnadsbesparelser på mellom 267 og 304 mill. kroner som følge av nedbemanningen.

<i>Gevinstpotensial (i mill. kroner)</i>	2019	2020	2021	2022	2023
Område					
Bemanning med merkantil fagkompetanse	0	19	56	93	164-182
Bemanning av myndighetskontroll	0	0	36	56	59-62
Bemanning av praktiske førerprøver	0	0	50	56	44-60
Netto gevinstpotensial	0	19	142	205	267-304

Tabell 12 Oversikt over netto gevinstpotensial ved bemanningsnedtrekk

6.6. Totalt gevinstpotensial ved omgjøring til ny tjenesteleveransemodell og -struktur

<i>Gevinstpotensial (i mill. kroner)</i>	2019	2020	2021	2022	2023
Område					

² Kostnaden for et årsverk er satt til 750 000 kr (inkl. lønn, arb.avg., overtid, personal) iht. nøkkeltall for gevinstberegninger fra Statens Vegvesen sitt effektiviseringsprogram.

Gevinst bygg- og infrastruktur	0	19	28	41	78
Gevinst bemanning	0	19	142	205	267 - 304
Gevinst «trafikan- og kjøretøytjenester»	0	15 - 22,5	15 - 22,5	15 - 22,5	15 – 22,5
Sum gevinstpotensial	0	53 - 60,5	165 - 172,5	261 - 268,5	360 - 404,5
Kostnader (i mill. kroner)	2019	2020	2021	2022	2023
Område					
Omstillingskostnader	5	10	10	5	0
Etablerings- og flyttekostnader	0	6	6	5	20
Implementeringskostnader i perioden 2019 til 2023	5	16	16	10	20

Tabell 13: Oversikt over totalt gevinstpotensial ved omgjøring til ny tjenesteleveransemodell og -struktur

Totalt er det estimert et årlig gevinstpotensial på mellom 360 – 404,5 mill. kroner med full effekt innen utgangen av 2023. Gevinstpotensialet er noe høyere enn funn og beregninger fra områdegjennomgangens del 1, hvor intervallet ble estimert til å ligge mellom 258 og 379 mill. kroner. Et tydeligere og mer bevist valg av kanal for tjenesteyting i ny tjenesteleveransemodell og -struktur legger samlet til rette for dette.

Det er i tillegg estimert et gevinstpotensial på 119 mill. kroner knyttet til salg av eiendommer for tjenestesteder som forslås nedlagt eller endret i ny tjenestestruktur. Dette gevinstpotensialet er et verdioverslag og verdivurderinger av Statens vegvesen, og inngår ikke i samlet gevinstpotensial. Kostnader og gevinster knyttet til etablering av nye sambruksstasjoner eller salg eiendom for tjenestesteder som legges ned eller omgjøres er holdt utenfor beregningene. Finansiering av sambruksstasjoner er beskrevet i kapittel 5.2.2 og verdioverslag av eiendommer er illustrert i kapittel 6.3.

7. Eksisterende og nye samarbeidsområder

7.1. Utsetting av teoriprøver

Teoriprøver er en av tjenestene Statens vegvesen leverer som utløser et behov for fysiske lokasjoner og tilstedeværelse. Gjennomføring av teoriprøven består av identifikasjon, foto og signatur, samt avleggelse av prøve. Denne tjenesten kan potensielt gjennomføres i regi av andre offentlige aktører som kommuner eller opplæringsinstitusjoner. Avvikling av teoriprøver hos andre offentlige virksomheter må reguleres etter lovmessige og forskriftsmessige krav, og et samarbeid må formaliseres og reguleres gjennom avtaler som stiller krav til ID-kontroll, prosess, prøvelokale, åpningstider for teoriprøvene og kompetanse blant teoriprøvelederne. Implementering av en slik ordning vil medføre et behov for å utvide systemet for foto og tilgjengeliggjøring av fagsystemer for tredjepart, med definerte rettigheter.

Utsetting av teoriprøver til offentlige aktører vil gjøre det mulig å etablere et tilbud i områder der etterspørselsgrunnlaget er for lavt til å opprettholde et tjenestested. Det finnes allerede eksempler på at Statens vegvesen har gitt en annen offentlig aktør muligheten til avvikling av teoriprøver, blant annet i Longyearbyen. Statens Vegvesen kjøper et halvt årsverk av Sysselmannen på Svalbard, som håndterer flere oppgaver som nyregistrering, omregistrering og avregistrering av kjøretøy i tillegg til tagning av bilde og signatur og avvikling av teoriprøven.

Capgemini Consulting mener utsetting av teoriprøver må utredes ytterligere, i hvilken grad det er et behov for en slik ordning, og hva det vil medføre av systemkostnader og nye tilsynsoppgaver for Statens vegvesen.

7.2. Årlige ADR-kontroller i regi av Statens vegvesen

I dagens ordning må kjøretøy som skal godkjennes for frakt av farlig gods inn til to forskjellige aktører for periodisk kjøretøykontroll (PKK) og ADR-kontroll³ hvert år. Bransjen ved Bilimportørenes Landsforening har uttrykt misnøye med gjeldende ordning for årlige ADR-kontroller på kjøretøy, ettersom lastebileiere taper tid og inntjening når biler må inn til to separate kontroller. PKK utføres av private aktører mens årlige ADR-kontroller utføres av Statens vegvesen på et begrenset antall trafikkstasjoner. Antall årlige ADR-kontroller er ca. 4500.

Det er to ulike regelverk som regulerer henholdsvis PKK- og ADR-kontroller, med to forskjellige myndigheter som har forvaltningsansvar for nevnte regelverk. For ADR-kontroller er det Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), med Justis- og beredskapsdepartementet (JD) som overordnet departement. For PKK er det Vegdirektoratet i Statens vegvesen, med Samferdselsdepartementet som overordnet departement.

I 2017 utredet DSB på oppdrag fra JD alternativer til gjeldende ordning for årlige ADR-kontroller. Konklusjonen fra arbeidet var å videreføre dagens ordning med en del tiltak innenfor fjernveiledning, utvidelse av utførende trafikkstasjoner og videreutvikling av nettbaserte bestillingssystemer. Ingen av tiltakene gir kjøretøyeierne mulighet til å foreta kontrollene samtidig, noe som er en av hovedutfordringene til dagens ordning. Rapporten ser også på alternativene der Statens vegvesen begynner å tilby periodisk kjøretøykontroll (PKK) for ADR-kjøretøyer eller at det lages en ny ordning der private aktører kan tilby ADR-kontroll. Rapporten har ikke vurdert de økonomiske konsekvensene ved alternativene eller involvert Statens vegvesen i utarbeidelsen av tiltakene.

Capgemini Consulting mener det bør ytterligere utredes, samt analysere de økonomiske konsekvensene og beskrive hvordan dette i praktisk skal løses, for de to nevnte alternativene, både på kort og lang sikt.

7.3. Utvidelse av samarbeidet med Tolletaten og andre kontrolletater

I dag har Statens vegvesen et utstrakt samarbeid med Tolletaten og Politiet innenfor utekontroll, bruk av ANPR, innførsel av kjøretøy og andre aksjoner knyttet til kriminell aktivitet. Capgemini Consulting har identifisert tre områder hvor det er potensielle gevinster ved økt samarbeid.

7.3.1. Bruktimport av kjøretøy

³ ADR er en forkortelse for Den europeiske avtalen om internasjonal vegtransport av farlig gods. For å frakte farlig gods må du ha ADR-bevis.

Statens vegvesen har ansvaret for godkjenning og registrering av kjøretøy i Norge og Tollvesenet har ansvaret for innkreving av toll på kjøretøyet. Dette innebærer at bruktimporterte kjøretøy med EU-typegodkjenning først må inn til Tolletaten for fastsetting av moms, og deretter til kontroll hos Statens vegvesen for å fastsette tekniske data. Videre benyttes de tekniske dataene som registreres hos Statens vegvesen som grunnlag for avgiftsberegning for engangsvavgift, som må betales til Skatteetaten før Statens vegvesen kan registrere bilen. Prosessen kan oppleves som tungvint for brukerne, og kunne potensielt blitt forenklet ved å eksempelvis innføre etterskuddsviser betalinger av avgift slik at brukeren kun trenger å møte opp på en trafikkstasjon en gang. Dersom det er mulig med overføring av riktige tekniske data fra opprinnelsesland vil det være mulig å forenkle kontrollene ved å sikre at alle aktiviteter som skal gjennomføres, kun skjer hos Tollvesenet.

7.3.2. Digital informasjonsdeling på tvers av etater

Statens vegvesen har fra 2015 benyttet VaDIS (Vehicle and Driver Inspection System), som er et dataverktøy utviklet for etatens kontrollformål, spesielt for bruk ved utekontroll og behandling av kontrollsaker. VaDIS er heldigitalt, hvilket betyr at alle data registreres fortløpende og historikk lagres, og ved utstedelse av gebyr går informasjonen direkte fra VaDIS til Statens innkrevingssentral som sender ut faktura. I dag har ikke de ulike kontrolletatene innsyn i hverandres kontrollsystemer, og VaDIS er kun tilgjengelig for ansatte i Statens vegvesen. Ved kontroll av farlig gods, kjøre- og hviletidsbestemmelsene eller dekkutrustning må ansatte i Tolletaten benytte blanketter som ettersendes DSB og Statens vegvesen. Sanksjonering gjennomføres i form av gebyrer på stedet.

Et felles dataverktøy vil bidra til forenkling og tilgjengelighet mellom etatene, samt gi et bedre informasjonsgrunnlag. Dette kan skape mer målrettet og effektiv kontroll, som videre kan føre til bedre kontrollresultater. Bruk av samme system kan også bidra til bedre data- og statistikkgrunnlag.

Tilgang til VaDIS for andre etater er til dels hindret av Vegtrafikkloven §43b (behandling av personopplysninger). Samferdselsdepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet har utarbeidet et forslag om en justert § 43b om Statens vegvesens behandling av personopplysninger på Vegtrafikklovens område, samt andre myndigheters, herunder politiets, tilgang til disse. Forslaget er foreløpig ikke behandlet på Stortinget.

7.3.3. Utvidelse av Tolletatens kontrolloppgaver ved grensen

Tolletaten har kompletterende kompetanse og infrastruktur med hensyn til flere utekontrolloppgaver og er hensiktsmessig plassert ved grenseoverganger, særlig de største, samt ved enkelte havner og kaier.

Tolletaten utfører i dag omhandlede kontrolloppgaver, med unntak av kontroll av kjøre- og hviletid. Disse gjennomføres som en integrert del av ordinær toll- og vareførselskontroll, og ikke som en selvstendig kontroll-/primær oppgave med egne resultatmål. Tolletaten utfører altså supplerende kontroller for andre tilsynsmyndigheter/regelverkseiere som Statens vegvesen, men disse kontrollene er lavt prioritert og gjennomføres i svært begrenset grad i dag. Ifølge utredning gjennomført av Toll- og avgiftsdirektoratet er Tolletaten godt egnet til å påta seg økte oppgaver når det gjelder kontroll av transportmidler på veg, og det er synergieffekter mellom Tolletatens ordinære tollkontroll og kontroll av transportmidler på veg. Et utvidet samarbeid mellom Tolletaten og Statens vegvesen kan potensielt bidra til bedre kontrolldekning og kvalitet i kontrollvirksomheten.

Ved en slik utvidelse vil være nødvendig at Tolletaten får de samme kontrollprosedyrene og sanksjonsmyndighetene som Statens vegvesen. Dette vil kreve ulike forskrifts- og regelverksendringer. For å sikre full realisering av synergieffekter kan mulighetene for å dele kontrolldata være nødvendig slik at det ikke gjennomføres dupliserende kontroller.

Vedlegg

Vedlegg 1 – Oversikt over nedleggelser og konsepter i foreslått tjenestestruktur

Vedlegg 2 – Detaljert beskrivelse av dagens tjenestestruktur og endringer til ny struktur

Vedlegg 3 – Endringer i reisetid

Vedlegg 4 – Oversikt over utløpende leiekontrakter for berørte tjenestesteder

Vedlegg 5 – Verdioverslag av eiendom som kan realiseres som følge av ny tjenestestruktur

Vedlegg

Vedlegg 1 – Oversikt over nedleggelser og konsepter i foreslått tjenestestruktur

Region	Fylke	Lokasjon	Status i dagens tjenestestruktur	Status i ny tjenestestruktur
Øst	Akershus	Billingstad	Trafikkstasjon	Legges ned
Øst	Akershus	Drøbak	Trafikkstasjon	Legges ned
Øst	Hedmark	Elverum	Trafikkstasjon	Legges ned
Øst	Oppland	Fagernes	Kundesenter	Legges ned
Øst	Oppland	Gjøvik	Trafikkstasjon	Trafikkstasjon
Øst	Østfold	Hafslund	Trafikkstasjon	Trafikkstasjon
Øst	Hedmark	Hamar	Kundesenter	Servicekontor
Øst	Akershus	Jessheim	Sambrukstasjon	Sambrukstasjon
Øst	Hedmark	Kongsvinger	Trafikkstasjon	Servicekontor
Øst	Oppland	Lillehammer	Trafikkstasjon	Servicekontor
Øst	Akershus	Lillestrøm	Trafikkstasjon	Servicekontor
Øst	Østfold	Moss	Oppmøtested	Oppmøtested
Øst	Østfold	Mysen	Trafikkstasjon	Legges ned
Øst	Oppland	Otta	Sambrukstasjon	Sambrukstasjon
Øst	Oslo	Risløkka	Trafikkstasjon	Trafikkstasjon
Øst	Hedmark	Tynset	Trafikkstasjon	Servicekontor
Sør	Aust-Agder	Arendal, Stoa	Sambrukstasjon	Servicekontor
Sør	Telemark	Dalen i Telemark	Oppmøtested	Legges ned
Sør	Buskerud	Drammen	Trafikkstasjon	Trafikkstasjon
Sør	Aust-Agder	Evje i Setesdal	Trafikkstasjon	Legges ned
Sør	Vest-Agder	Flekkefjord	Kundesenter	Servicekontor
Sør	Buskerud	Gol	Trafikkstasjon	Sambrukstasjon
Sør	Buskerud	Hønefoss	Sambrukstasjon	Sambrukstasjon
Sør	Buskerud	Kongsberg	Kundesenter	Legges ned

Sør	Telemark	Kragerø	Oppmøtested	Legges ned
Sør	Vest-Agder	Kristiansand, Rige	Sambrukstasjon	Sambrukstasjon
Sør	Vestfold	Larvik	Kundesenter	Legges ned
Sør	Vest-Agder	Mandal	Kundesenter	Legges ned
Sør	Telemark	Notodden	Sambrukstasjon	Sambrukstasjon
Sør	Telemark	Rjukan	Trafikkstasjon	Legges ned
Sør	Telemark	Skien	Trafikkstasjon	Servicekontor
Sør	Vestfold	Tønsberg - Ås	Trafikkstasjon	Trafikkstasjon
Sør	Vestfold	Tønsberg - St. park	Kundesenter	Servicekontor
Vest	Hordaland	Bergen - Åsane	Sambrukstasjon	Sambrukstasjon
Vest	Hordaland	Bergen sentrum	Kundesenter	Servicekontor
Vest	Rogaland	Egersund	Trafikkstasjon	Legges ned
Vest	Sogn og Fjordane	Førde	Sambrukstasjon	Sambrukstasjon
Vest	Rogaland	Haugesund	Trafikkstasjon	Servicekontor
Vest	Sogn og Fjordane	Nordfjardeid	Trafikkstasjon	Oppmøtested
Vest	Hordaland	Norheimsund	Oppmøtested	Legges ned
Vest	Hordaland	Odda	Trafikkstasjon	Servicekontor
Vest	Rogaland	Sauda	Kundesenter	Legges ned
Vest	Sogn og Fjordane	Sogndal	Trafikkstasjon	Servicekontor
Vest	Rogaland	Stavanger	Sambrukstasjon	Servicekontor
Vest	Hordaland	Stord	Kundesenter	Servicekontor
Vest	Hordaland	Voss	Trafikkstasjon	Servicekontor
Midt	Trøndelag	Brekstad	Trafikkstasjon	Servicekontor
Midt	Møre og Romsdal	Kristiansund	Trafikkstasjon	Servicekontor
Midt	Trøndelag	Levanger	Kundesenter	Legges ned
Midt	Møre og Romsdal	Molde	Trafikkstasjon	Servicekontor
Midt	Trøndelag	Namsos	Trafikkstasjon	Servicekontor
Midt	Trøndelag	Oppdal	Kundesenter	Legges ned

Midt	Trøndelag	Orkanger/Orkdal	Trafikkstasjon	Legges ned
Midt	Trøndelag	Røros	Kundesenter	Legges ned
Midt	Trøndelag	Steinkjer	Trafikkstasjon	Servicekontor
Midt	Trøndelag	Stjørdal	Trafikkstasjon	Oppmøtested
Midt	Møre og Romsdal	Sunnalsøra	Kundesenter	Legges ned
Midt	Trøndelag	Trondheim	Trafikkstasjon	Trafikkstasjon
Midt	Møre og Romsdal	Ørsta/Volda	Trafikkstasjon	Servicekontor
Midt	Møre og Romsdal	Ålesund	Trafikkstasjon	Trafikkstasjon
Nord	Finnmark	Alta	Kundesenter	Servicekontor
Nord	Nordland	Bodø	Trafikkstasjon	Servicekontor
Nord	Nordland	Brønnøysund	Trafikkstasjon	Servicekontor
Nord	Nordland	Fauske	Sambrukstasjon	Sambrukstasjon
Nord	Troms	Finnsnes	Sambrukstasjon	Sambrukstasjon
Nord	Nordland	Gullesfjord	Sambrukstasjon	Sambrukstasjon
Nord	Finnmark	Hammerfest	Trafikkstasjon	Servicekontor
Nord	Troms	Harstad	Trafikkstasjon	Servicekontor
Nord	Finnmark	Kirkenes	Trafikkstasjon	Legges ned
Nord	Finnmark	Kvenvikmoen	Sambrukstasjon	Sambrukstasjon
Nord	Finnmark	Lakselv	Kundesenter	Legges ned
Nord	Nordland	Leknes	Kundesenter	Legges ned
Nord	Nordland	Mo i Rana	Sambrukstasjon	Sambrukstasjon
Nord	Nordland	Mosjøen	Trafikkstasjon	Servicekontor
Nord	Nordland	Narvik	Trafikkstasjon	Legges ned
Nord	Nordland	Sandnessjøen	Kundesenter	Legges ned
Nord	Nordland	Sortland	Trafikkstasjon	Servicekontor
Nord	Troms	Storslett	Trafikkstasjon	Legges ned
Nord	Nordland	Svolvær	Trafikkstasjon	Servicekontor
Nord	Troms	Tromsdalen	Sambrukstasjon	Servicekontor

Nord	Troms	Tromsø	Kundesenter	Sambrukstasjon
Nord	Finnmark	Vadsø	Kundesenter	Servicekontor
Nye tjenestesteder				
Øst	Akershus	Sandvika		Servicekontor
Øst	Akershus	Ski		Servicekontor
Vest	Rogaland	Harestad		Sambrukstasjon
Nord	Troms	Øyjord		Sambrukstasjon
Nord	Finnmark	Hesseng		Sambrukstasjon
Øst	Hedmark	Ånestad		Sambrukstasjon

Vedlegg 2 – Detaljert beskrivelse av dagens tjenestestruktur og endringer til ny struktur

Vedlegg 2 inneholder detaljerte beskrivelser av hvert tjenestested i dagens tjenestestruktur, samt av foreslåtte endringer per tjenestested i ny tjenestestruktur. Tjenestestedene er inndelt i grupper basert på geografiske områder. Hvert område introduseres med en oppsummering av hvilke endringer som foreslås for tjenestestedene i det respektive området. Deretter følger de detaljerte beskrivelsene per tjenestested i området. Tabellen nedenfor gir en oversikt over innholdet i Vedlegg 2.






Leserveiledning

Mjøsregionen	side 3
Osloregionen	side 17
Østfold	side 33
Telemark og Vestfold	side 42
Agder	side 62
Rogaland	side 74
Hordaland	side 84
Sogn og Fjordane	side 95
Møre og Romsdal	side 103
Trøndelag	side 116
Dovrere regionen	side 132
Helgeland	side 141
Midtre Hålogaland	side 150
Troms	side 168
Finnmark	side 177

Forklaring til detaljert beskrivelse av dagens tjenestesteder og foreslåtte endringer i ny struktur

Tjenestested: Navn (Tjenestestedtype)

Nøkkelinformasjon		
I denne boksen oppgis nøkkelinformasjon om tjenestestedet, området det er lokalisert, åpningstider og drop in-tider for teoriprøver, samt eventuell utleie av areale		
Produksjonstall 2017	Tjenestetilbud	Antall ansatte
I denne boksen oppgis antall registrerte saker/handlinger innenfor hver tjenestekategori på TK-området	I denne boksen oppgis hvilke tjenester som tilbys ved tjenestestedet	I denne boksen oppgis antall ansatte innenfor 5 TK-områder, samt evt. antall ansatte som fungerer som ambulerende personell og evt. ansatte fra andre SVV-funksjoner
	Infrastruktur	Årlige kostnader og inntekter
	I denne boksen oppgis det hvorvidt tjenestestedet har halløp for lette/tunge kjøretøy eller MC-bane, samt evt. ant. skranker og plasser i teoriprøverom	I denne boksen synliggjøres tjenestestedets eiendomskostnader, samt eventuelle leieinntekter. Kostnadene som ikke står i parentes er TK sin andel ved samlokalisering, mens kostnadene i parentes er full kostnad

Konseptkriterier	
 Etterspørsel	
 Kapasitet	
 Kostnader	
 Bygg	
 Brukerperspektivet	

Øvrige kommentarer
Eventuelle tilleggskommentarer fylles inn her

Område - Mjøsregionen

I Mjøsregionen foreslår Capgemini Consulting å legge ned tjenestetilbudet i Fagernes og Elverum. Videre vurderes det som hensiktsmessig å gjøre om tjenestestedene i Hamar og Lillehammer til servicekontor, og at trafikkstasjonen på Gjøvik kan beholdes. I tillegg foreslås det å gjøre om dagens trafikkstasjon på Gol til en sambruksstasjon.



Med ovennevnte endringer vil teoriprøver og praktiske førerprøver for lette førerkortklasser tilbys ved tjenestestedene på Gol, Gjøvik, Hamar og Lillehammer. Praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser gjennomføres på henholdsvis Gjøvik og Hamar. Gitt dagens etterspørselsnivå vil dette innebære at årlige MC-prøver på Gjøvik øker fra 200 til 650, mens årlige praktiske førerprøver for tunge førerkortklasser på Hamar øker fra 590 til 850.

Det er planlagt å opprette en sambruksstasjon i Ånestad i forbindelse med vegprosjektet for utbygging av Rv25/3, og det er bevilget finansiering over OPS-prosjektet. Ved realisering forventes stasjonen å være ferdigstilt i 2020, og vil kunne erstatte kontrollstasjonen i Husum. I tillegg vil stasjonen kunne betjene etterspørsel etter myndighetskontroller fra områdene Elverum og Hamar.

Myndighetskontroll for lette kjøretøy vil i foreslått tjenestestruktur leveres på Gol, Gjøvik og Ånestad, og myndighetskontroll av tunge kjøretøy vil leveres ved de to sistnevnte tjenestestedene. Innenfor Mjøsregionen er Gjøvik og Husum (erstattes av Ånestad) tungbilbransjens mest prioriterte steder for fremstilling av kjøretøy¹, og sammen med Gol har tjenestestedet tilstrekkelig kapasitet til å håndtere økt etterspørsel som følge av at tilbud legges ned ved andre lokasjoner. Med dagens produksjonsnivå i Mjøsregionen vil Gol ha en årlig ledig kapasitet tilsvarende omtrent 2600 kontroller av lette kjøretøy, gitt at dagens 90 kontroller av tunge kjøretøy flyttes til Gjøvik. Videre har trafikkstasjonen i Gjøvik ledig kapasitet tilsvarende ca. 3100 kontroller av lette kjøretøy og ca. 920 kontroller av tunge kjøretøy. Produksjonen som forventes overført fra lokasjoner der tilbud legges ned er lavere enn den ledige kapasiteten ved tjenestestedene, og utgjør 2557 kontroller av lette kjøretøy og 200 kontroller av tunge kjøretøy.

Ved nedleggelse av tjenestestedet i Fagernes vil det være behov for å finne alternative kontorsteder for de 11 ansatte fra andre Statens vegvesen-funksjoner som er samlokalisert her. Ved etablering av servicekontorer i Hamar og Lillehammer anses samlokalisering med offentlige virksomheter som hensiktsmessig, ettersom arealbehovet reduseres. For førstnevnte servicekontor kan alternativt samlokalisering med et nærliggende Statens vegvesenkontor være aktuelt. Dagens trafikkstasjon i Lillehammer holder til i et bygg med gangbro til regionvegkontoret, hvor leiekostnadene er svært

¹ Vegdirektoratet «Sentralisert tungbilgodkjenning – Delrapport», 2016

høye og leiekontrakten først utløper i 2034. Det vil her være behov for å forhandle om alternative muligheter med den private aktøren som leier ut bygget, for å finne en mer kostnadseffektiv løsning.

Foreslåtte endringer i tjenestestruktur og -tilbud vil innebære et endret ressursbehov i Mjøsregionen. Anslått ressursbehov er 11-12 årsverk for å betjene myndighetskontroller, 14-16 årsverk for å betjene praktiske førerprøver og 5-7 årsverk for å betjene teoriprøver og skranketilbud. Med dagens bemanning i området på 74 årsverk tilsvarer dette en overtallighet på mellom 39 og 44 årsverk.

Tjenestested: Gol (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Husøynevegen 5 3550 Gol			
Region	Sør	Fylke	Buskerud	
Åpningstid	35 t/uke			
Befolknings tetthet i området	Lav		Drop in, teori prøve	10 t/uke
Samlokalisert	Ja - Drift og vedl., Samfunn			
Utleie av areale	Nei			
Utleie av halløp	Nei		Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	622
Ant. førerpr. MC	37
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teori prøver	933
Ant. rettighetsbevis-saker	2 935
Ant. kjøretøyreg.	11 580
Ant. mynd.kontr.LK	826
Ant. mynd.kontr.TK	90

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.TK	Ja
Teori prøve	Ja	Utekontroll	Ja
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	1	Utekontroll	0
Kjøretøy	3	Andre Uspes.	
Merkantil	3		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	2
Ant. plasser i teori prøverom	5

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	560' (700')
Driftskostn.	240' (300')
Tot. byggkostn.	800' (1 000')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Lav	Teori prøver	Lav	Skrankehenv. 2017	10 075
Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Middels	Est. skrankehenv. fra 2021	< 2 500
Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Lav		



Kapasitet

<i>Utnyttelse, felles halløp</i>		30 % Kjøtøy	<i>Utnyttelse, teori prøverom:</i>		10 %
<i>10 % utnyttelse andre aktører</i>					ift. åpningstiden
			<i>Ant. praktiske førerprøver per sensor:</i>		659 prøver/år



Kostnader

<i>Kostnadsnivå, husleie:</i>	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	<i>Kostnadsnivå, drift:</i>	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	<i>Kostnadsnivå, totalt:</i>	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner
-------------------------------	--	-----------------------------	--	------------------------------	--



Bygg

<i>Eier av bygg:</i>	Gol Auto Eiendom	<i>Gjennomført rehabilitering siste 5 år:</i>	Nei
<i>Byggstørrelse</i>	508 kvm	<i>Rehabiliteringsbehov neste 5 år:</i>	Nei
<i>Utløpsår</i>	2019		



Brukerperspektivet

<i>Nærmeste tjenestesteder:</i>	Fagemes & Hønefoss		
<i>Avstand til tjenestesteder:</i>	53 km & 120 km	<i>Est. reisetid til tjenestested:</i>	60 min & 110 min

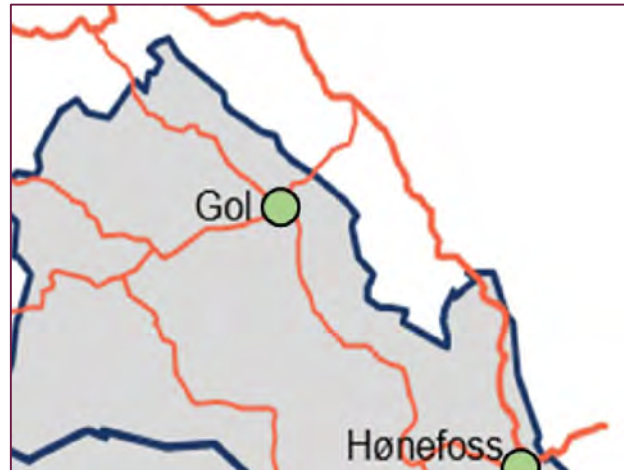
Øvrige kommentarer

Her kommer det nybygg som tas i bruk i 2019. Kontrollhall: Felles løp for lette og tunge kjøretøy. Ansatte: En av medarbeiderne som er oppført som teknisk har ikke oppgaver i hall. Denne medarbeideren har i hovedsak oppgaver innen TS + utekontroll lette kjøretøy. Det er oppført 7 stk på utekontroll (tungbil) Dramme, og disse er lokalisert både i Drammen, Notodden, Hønefoss og Gol. Har ansvar for tungbilkontroll i hele området (Øvre Telemark og Buskerud).

Tjenestested: Gol (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen i Gol har en lav etterspørsel etter samtlige tjenester som leveres med unntak av myndighetkontroll for lette kjøretøy der etterspørsel er moderat. Likevel er ikke kapasitetsutnyttelsen av hallløpet tilstrekkelig i forhold kravene som er satt i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi. Avstanden til nærmeste tjenestested er Hønefoss er (110 min)



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

I forslaget til ny tjenestestruktur vurderer Capgemini Consulting det som hensiktsmessig å opprettholde tjenestetilbudet i Gol. Selvom etterspørsel etter de fleste tjenester er lav har tjenestestedet en geografisk plassering som gjør at den dekker et stort område, spesielt nordover. Den er også strategisk plassert i forhold til utekontroll langs riksvei 7 og 52. Det bygges en ny sambruksstasjon i Gol med forventes ferdigstillelse innen 2019. Den nye stasjonen vil ta over tjenestetilbudet fra dagens trafikkstasjon og leieforholdet for trafikkstasjonen kan avvikles.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ny tjenestestruktur samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, vil det estimerte ressursbehovet ved tjenestestedet være:

- < 1 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 1-2 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)
- 1-2 årsverk med teknisk kontrollkompetanse for å avvikle myndighetskontroller

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å opprettholde tilbudet ved sambruksstasjonen i Gol vil ikke medføre noen endringer i for brukerne som normalt henvender seg ved dette tjenestestedet.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Implementeringen av ny tjenestestruktur vil ikke skape behov for endringer i kapasitet og infrastruktur. Nedleggelsen av Fagernes kundesenter antas å gi noe økt etterspørsel etter praktiske førerprøver for alle klasser og teoriprøver men dette er av et slikt lavt volum at økning anses som håndterlig. Den nye sambruksstasjonen skal være en kombinert trafikkstasjon og kontrollhall på til sammen 667 kvadratmeter.

Effekter

Opprettholdelsen av tjenestetilbudet i Gol medfører lite eller ingen endringer på dagens kostnadsnivå

Tjenestested: Elverum (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon			
Adresse Svartbekkvegen 25 2411 Elverum			
Region Øst	Fylke Hedmark	Åpningstid 35 t/uke	
Befolkningstetthet i området Middels		Drop in, teoriprøve 11 t/uke	
Samlokalisert Nei			
Utleie av areale Nei			
Utleie av halløp Nei		Utleie av MC-bane Nei	

Produksjonstall 2017	
Ant. førerpr. LK	931
Ant. førerpr. MC	-
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	1 565
Ant. rettighetsbevis-saker	4 930
Ant. kjøretøyreg.	13 338
Ant. mynd.kontr.LK	1 585
Ant. mynd.kontr.TK	111

Tjenestetilbud			
Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Nei		
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.LK	Ja
Teoriprøve	Ja	Mynd.kontr.TK	Nei
Rettighetsbevis	Ja	Utekontroll	Nei

Antall ansatte			
Trafikant	0	Utekontroll	0
Kjøretøy	5	Andre	0
Merkantil	5		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur	
Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	2 (2 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Har ikke MC-bane
Ant. skranke	4
Ant. plasser i teoriprøverom	7

Årlige kostnader og inntekter	
Husleie	1 350'
Driftskostn.	400'
Tot. byggkostn.	1 750'
Leiekostn., Hall	Del av totalleie
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier						
	Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Lav	Skrankehenv. 2017	14 457
	Førerprøver, MC	Ingen	Mynd.kontr., LK	Høy	Est. skrankehenv. fra 2021	< 4 500
	Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Ingen		
	Utnyttelse, halløp LK: 30 % Kjøretøy, 0% andre TK: Tilbyr ikke slike kontroller		Utnyttelse, teoriprøverom: 15 % ift. åpningstiden Ant. praktiske førerprøver per sensor: Ukjent prøver/år			
		Kostnadsnivå, husleie: Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner		Kostnadsnivå, drift: Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner		Kostnadsnivå, totalt: Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner
		Eier av bygg: Brødrene Sætre AS Byggstørrelse 709 kvm Utløpsår 2026		Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei		
			Nærmeste tjenestesteder: Hamar & Gjøvik Avstand til tjenestesteder: 28 km & 70 km		Est. reisetid til 30 min & 80 min	

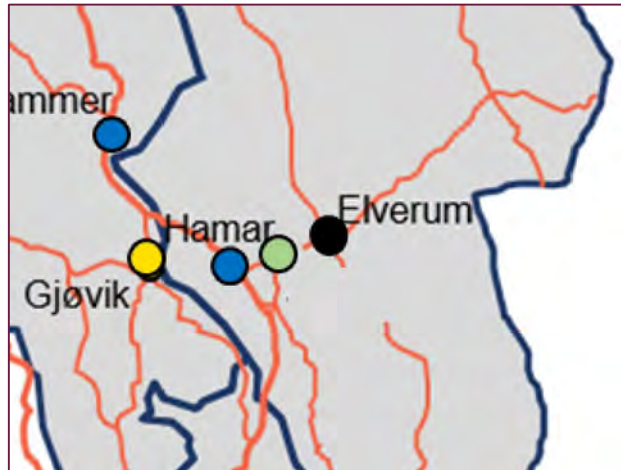
Øvrige kommentarer

Bygg: Ny kontordel i 2015. Produksjon 2017: For oppnå økt kapasitetsutnyttelse er noen kontroller av lette kjøretøy (139) gjennomført på Husum når våre kontrollører har hatt arbeidsdager her. Til dette benyttes halløp for tunge kjøretøy. Hallkontroll, tunge kjøretøy: Tjenesten tilbys i utgangspunktet ikke, men her er det gjort noen kontroller av kjøretøy opp til 7,5 tonn eks. hengere, bobilier.

Tjenestested: Elverum (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen i Elverum opplever en varierende etterspørsel etter tjenester. Etterspørselen er lav for teoriprøver, moderat for praktiske førerprøver innen lette førerkortklasser og høy for myndighetskontroll av lette kjøretøy. Kapasitetsutnyttelsen av halløpene er likevel ikke tilstrekkelig i forhold til kravene satt i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi. Bygget som benyttes leies av en privat aktør, og leiekontrakten utløper først i 2026, hvilket kan gi noen begrensninger med hensyn til eventuell neddimensjonering eller nedleggelse av tilbud. Avstanden til de nærmeste tjenestestedene er kort til moderat, med en reisetid på 30 og 80 min til tjenestestedene i hhv. Hamar og Gjøvik.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

I foreslått tjenestestruktur vurderes etterspørselen som utilstrekkelig til at det vil være hensiktsmessig å opprettholde dagens trafikkstasjon. Videre er alternative tjenestesteder innenfor korte til moderate avstander. Det foreslås derfor å legge ned tjenestestedet i Elverum. Brukere som tidligere har henvendt seg til Elverum kan henvende seg ved tjenestestedet i Hamar ved behov for teoriprøver, samt praktiske førerprøver for tunge førerkortklasser og lette førerkortklasser. Ved behov for resterende tjenester kan brukerne henvende seg ved trafikkstasjonen på Gjøvik. Alternativt kan myndighetskontroll betjenes ved sambruksstasjonen på Ånestad, som forventes ferdigstilt i 2020.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved nedleggelse av tjenestestedet vil det ikke lenger være et ressursbehov i Elverum med hensyn til betjening av trafikanter- og kjøretøytjenester. Ressursbehovet vil imidlertid kunne endres der etterspørselen fra Elverum forventes overført.

Konsekvenser for brukere

Foreslått nedleggelse av tjenestestedet i Elverum vil medføre at brukerne må reise til andre tjenestestede ved behov for trafikanter- og kjøretøytjenester. Brukerne vil altså få en endret reisevei og reisetid. Reisetiden til de alternative tjenestestedene er imidlertid korte til moderate, og endringen vurderes å ha liten betydning for brukerne.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Ved nedleggelse av trafikkstasjonen i Elverum vil det være hensiktsmessig å avbryte dagens leieforhold. Dette kan imidlertid være vanskelig før leiekontrakten utløper, og muligheten for fremleie bør i så fall undersøkes.

Effekter

Nedleggelsen av tjenestestedet vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende de totale byggekostnadene på 1 750 000 kr.

Tjenestested: Fagernes (Kundesenter)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Bygdinvegen 160 2900 Fagernes			
Region	Øst	Fylke	Oppland	
Befolkningstetthet i området	Lav		Åpningstid	21 t/uke
Samlokalisert	Ja - Veg, Ressurs, Byggherre			
Utleie av areale	Nei			
Utleie av halløp	Nei		Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	379
Ant. førerpr. MC	48
Ant. førerpr. TK	1
Ant. teoriprøver	800
Ant. rettighetsbevis-saker	2 173
Ant. kjøretøyreg.	5 800
Ant. mynd.kontr. LK	-
Ant. mynd.kontr. TK	-

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr. LK	Nei
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr. TK	Nei
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	0	Utekontroll	0
Kjøretøy	0	Andre	11
Merkantil	2		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	2		

Infrastruktur

Kontrollhall	Har ikke hall
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Uspes.
Ant. skranke	3
Ant. plasser i teoriprøverom	5

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	129' (860')
Driftskostn.	81' (540')
Tot. byggkostn.	210' (1 400')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Lav	Teoriprøver	Lav	Skrankehenv. 2017	5 721
Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Ingen	Est. skrankehenv. fra 2021	< 2 000
Førerprøver, TK	Lav	Mynd.kontr., TK	Ingen		



Kapasitet

<i>Utnyttelse, halløp</i>	<i>Utnyttelse, teoriprøverom:</i>		20%
<i>LK: Tilbyr ikke slike kontroller</i>			ift. åpningstiden
<i>TK: Tilbyr ikke slike kontroller</i>	<i>Ant. praktiske førerprøver per sensor:</i>		Ukjent prøver/år



Kostnader

<i>Kostnadsnivå, husleie:</i>	<i>Kostnadsnivå, drift:</i>	<i>Kostnadsnivå, totalt:</i>
Under gjennomsnittet for kundesentre	Under gjennomsnittet for kundesentre	Under gjennomsnittet for kundesentre



Bygg

<i>Eier av bygg:</i>	Valdres Eiendom AS	<i>Gjennomført rehabilitering siste 5 år:</i>	Nei
<i>Byggstørrelse</i>	638 kvm	<i>Rehabiliteringsbehov neste 5 år:</i>	Nei
<i>Utløpsår</i>	2023		



Brukerperspektivet

<i>Nærmeste tjenestesteder:</i>	Gol & Gjøvik	<i>Est. reisetid til</i>	60 min & 85 min
<i>Avstand til tjenestesteder:</i>	53 km & 96 km		

Øvrige kommentarer

Bygg: Estimert at SVV benytter 1/2 av tomtearealet. Pluss MC-bane. Produksjon 2017: Etter påtrykk fra bransje og politikere ble det åpnet for praktiske førerprøver tunge kjøretøy høsten 2017. Til nå i 2018 er det kjørt 15 prøver.

Tjenestested: Fagernes (Kundesenter)

Vurdering av konseptkriteriene

Kundesenteret i Fagernes betjener generelt en lav etterspørsel etter trafikanter- og kjøretøytjenester. Tjenestestedbygget leies av en privat aktør, og eiendomskostnadene er lave sammenlignet med tilsvarende tjenestesteder. Leiekontrakten for bygget utløper i 2023, hvilket gir noe fleksibilitet med hensyn til eventuell neddimensjonering eller nedleggelse av tilbud. Avstandene til de nærmeste tjenestestedene i Gol og Gjøvik anses å være moderat, med reisetider på henholdsvis 60 og 85 min fra kundesenteret i Fagernes.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Etterspørselen i Fagernes vurderes som for lav til at opprettholdelse av dagens tjenestested kan forsvares, og alternative tjenestesteder er innenfor moderate avstander. Det foreslås derfor å legge ned tjenestestedet i Fagernes. Brukere som tidligere har henvendt seg ved kundesenteret i Fagernes kan henvende seg ved tjenestestedet på Gjøvik ved behov for teoriprøver, samt praktiske førerprøver for MC og lette førerkortklasser. Ved behov for praktiske førerprøver for tunge førerkortklasser kan brukerne henvende seg ved trafikkstasjonen på Hamar.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved nedleggelse av tjenestestedet vil det ikke lenger være et ressursbehov i Fagernes med hensyn til betjening av trafikanter- og kjøretøytjenester. Ressursbehovet vil imidlertid kunne endres der etterspørselen fra Fagernes forventes overført.

Konsekvenser for brukere

Foreslått nedleggelse av tjenestestedet i Fagernes innebærer at brukerne må reise til andre tjenestesteder ved behov for trafikanter- og kjøretøytjenester. Brukerne vil altså få en endret reisevei og reisetid. Reisetiden til de alternative tjenestestedene er imidlertid moderat, og endringen vurderes å ha liten betydning for brukerne.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Ved nedleggelse av kundesenteret i Fagernes vil det være hensiktsmessig å avbryte dagens leieforhold. Eventuelt kan det vurderes å fortsette leieforholdet for noe av areale for de 11 ansatte fra andre Statens vegvesen-funksjoner som er samlokalisert her.

Effekter

Nedleggelsen av tjenestestedet vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende TK sin andel av byggekostnadene på 210 000 kr.

Tjenestested: Gjøvik (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Kontrollvegen 4 2827 Hunndalen		
Region	Øst	Fylke	Oppland
Åpningstid	35 t/uke		
Befolkningstetthet i området	Middels	Drop in, teoriprøve	4 t/uke
Samlokalisert	Nei		
Utleie av areale	Nei		
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	1 581
Ant. førerpr. MC	189
Ant. førerpr. TK	242
Ant. teoriprøver	2 904
Ant. rettighetsbevis-saker	8 968
Ant. kjøretøyreg.	30 779
Ant. mynd.kontr.LK	3 905
Ant. mynd.kontr.TK	827

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	5	Utekontroll	3
Kjøretøy	7	Andre	0
Merkantil	10		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	3 (2 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	5
Ant. plasser i teoriprøverom	10

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	1 266'
Driftskostn.	430'
Tot. byggkostn.	1 696'
Leiekostn., Hall	Del av totaleie
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Middels	Skrankehenv. 2017	30 928
Førerprøver, MC	Middels	Mynd.kontr., LK	Høy	Est. skrankehenv. fra 2021	< 8 000
Førerprøver, TK	Middels	Mynd.kontr., TK	Høy		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:		20%
LK: 65 % Kjø.tøy, 0 % andre			ift. åpningstiden
TK: 45 % Kjø.tøy, 0 % andre			Ant. praktiske førerprøver per sensor: 402 prøver/år



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner



Bygg

Eier av bygg: Statsbygg	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei
Byggstørrelse 1472 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei
Utløpsår 2026	



Brukerperspektivet

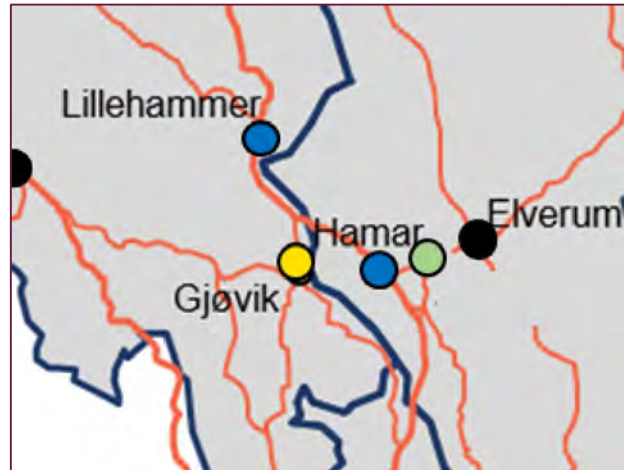
Nærmeste tjenestesteder: Lillehammer & Hamar	
Avstand til tjenestesteder: 51 km & 55 km	Est. reisetid til 45 min & 55 min

Øvrige kommentarer

Tjenestested: Gjøvik (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen på Gjøvik betjener en moderat etterspørsel etter praktiske førerprøver og teoriprøver. For myndighetskontroll er etterspørselen høy, og kapasitetsutnyttelsen av halløp for lette kjøretøy oppfyller kravene i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi. I halløpet for tunge kjøretøyer imidlertid kapasitetsutnyttelsen under kravet på 50%. Eiendomskostnadene er på et lavere nivå sammenlignet med andre trafikkstasjoner, og bygget har kapasitet til å betjene en høyere etterspørsel. De nærmeste tjenestestedene på Lillehammer og Hamar ligger innenfor korte avstander, med forventet reisetid på henholdsvis 45 og 55 min fra tjenestestedet på



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Vurderingen av konseptkriteriene sett i sammenheng med andre tjenestesteder i Mjøsregionen tyder på at det vil være hensiktsmessig å beholde dagens trafikkstasjon på Gjøvik. Denne vil kunne betjene en økt etterspørsel etter teoriprøver, samt praktiske førerprøver for MC og lette førerkortklasser som følge av at tilbud legges ned ved andre tjenestesteder i området. Det samme gjelder for myndighetskontroller av lette kjøretøy. Det foreslås imidlertid å legge ned tilbudet av myndighetskontroller av tunge kjøretøy ved opprettelse av sambruksstasjonen i Ånestad (forventet ferdigstilt i 2020), som sammen med tjenestestedet på Gol blir eneste leverandør av denne tjenesten. For praktiske førerprøver for tunge førerkortklasser kan brukerne henvende seg ved tjenestestedet i

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer, samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, estimeres ressursbehovet for å levere tjenestene å være

- 1-2 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 5 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)
- 9-10 årsverk med teknisk kontrollkompetanse for å utføre myndighetskontroller

Konsekvenser for brukere

Capgemini Consulting sitt forslag vil kun medføre endret reisevei og reisetid for brukerne av praktiske førerprøver for tunge førerkortklasser og myndighetskontroll av tunge kjøretøy. Endringen vurderes imidlertid å ha liten betydning, da tilbudet på Gjøvik er innen kort til moderat avstand fra tjenestestedene på Hamar og Ånestad, som tilbyr disse tjenestene.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Opprettholdelse av tjenestetilbudet på Gjøvik vil ikke skape behov for endringer i kapasitet og infrastruktur. Trafikkstasjonen har allerede nødvendig infrastruktur og tilstrekkelig ledig kapasitet til å betjene forventet etterspørsel i foreslått tjenestestruktur. Ved betjening av etterspørselen fra Elverum og Hamar vil kapasitetsutnyttelsen av halløp for lette kjøretøy øke til ca. 90%. Dette vil kunne reduseres noe etter opprettelsen av sambruksstasjonen i Ånestad, som kan ta over noe av etterspørselen i området.

Effekter

Opprettholdelsen av trafikkstasjonen medfører lite eller ingen endringer på dagens kostnadsnivå. Tjenestestedet har potensiale for å etablere et saksbehandlingssenter for håndtering av spesialiserte saksbehandlingsoppgaver, da bemanningen er tilstrekkelig med hensyn til hensiktsmessig størrelse på fagmiljøer.

Tjenestested: Hamar (Kundesenter)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Disenstrandvegen 20 2321 Hamar		
Region	Øst	Fylke	Hedmark
Åpningstid	35 t/uke		
Befolkningstetthet i området	Middels	Drop in, teoriprøve	12 t/uke
Samlokalisert	Nei		
Utleie av areale	Nei		
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	2 133
Ant. førerpr. MC	300
Ant. førerpr. TK	589
Ant. teoriprøver	3 752
Ant. rettighetsbevis-saker	10 020
Ant. kjøretøyreg.	28 645
Ant. mynd.kontr.LK	-
Ant. mynd.kontr.TK	-

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Nei
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK	Nei
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	8	Utekontroll	0
Kjøretøy	0	Andre	0
Merkantil	12		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Har ikke hall
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranker	5
Ant. plasser i teoriprøverom	8

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	2 060'
Driftskostn.	500'
Tot. byggkostn.	2 560'
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier




Etterspørsel

Førerprøver, LK	Høy	Teoriprøver	Middels	Skrankehenv. 2017	28 252
Førerprøver, MC	Middels	Mynd.kontr., LK	Ingen	Est. skrankehenv. fra 2021	< 10 000
Førerprøver, TK	Høy	Mynd.kontr., TK	Ingen		



Kapasitet

<i>Utnyttelse, halløp</i>	<i>Utnyttelse, teoriprøverom:</i>		30%
<i>LK: Tilbyr ikke slike kontroller</i>			ift. åpningstiden
<i>TK: Tilbyr ikke slike kontroller</i>	<i>Ant. praktiske førerprøver per sensor:</i>		378 prøver/år



Kostnader

<i>Kostnadsnivå, husleie:</i>	<i>Kostnadsnivå, drift:</i>	<i>Kostnadsnivå, totalt:</i>
Over gjennomsnittet for kundesentre	Over gjennomsnittet for kundesentre	Over gjennomsnittet for kundesentre



Bygg

<i>Eier av bygg:</i>	HRR Eiendom	<i>Gjennomført rehabilitering siste 5 år:</i>	Nei
<i>Byggstørrelse</i>	1206 kvm	<i>Rehabiliteringsbehov neste 5 år:</i>	Nei
<i>Utløpsår</i>	2026		



Brukerperspektivet

<i>Nærmeste tjenestesteder:</i>	Elverum & Gjøvik	<i>Est. reisetid til</i>	30 min & 60 min
<i>Avstand til tjenestesteder:</i>	28 km & 55 km		

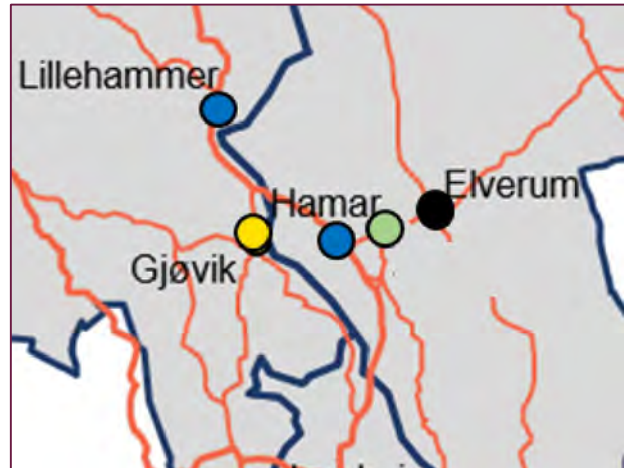
Øvrige kommentarer

Bygg: Selve bygget er ca 750 kvm og lageret er ca 460 kvm. Flyttet til nye lokaler i samme bygg.

Tjenestested: Hamar (Kundesenter)

Vurdering av konseptkriteriene

Kundesenteret på Hamar opplever en moderat til høy etterspørsel etter tjenester. Tjenestestedbygget synes likevel å være overdimensjonert, og kostnadsnivået er noe høyt relativt til andre kundesentre. Videre leies bygget av en privat aktør med en leiekontrakt som utløper i 2026, hvilket begrense fleksibiliteten noe med hensyn til eventuell neddimensjonering. Avstandene til de nærmeste tjenestestedene i Elverum og Gjøvik anses å være moderate, med reisetider på henholdsvis 30 og 60 min fra kundesenteret på Hamar.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

I foreslått tjenestestruktur vurderes det som hensiktsmessig å omgjøre kundesenteret til et servicekontor der dagens tjenester beholdes, med unntak av tilbudet av praktiske førerprøver for MC. For denne tjenesten kan brukerne henvende seg til Gjøvik som ligger kort reisetid fra tjenestestedet på Hamar. Slik kan man skape høyere utnyttelse av MC-banen på Gjøvik, og tjenestestedet på Hamar kan neddimensjoneres.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer, samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, estimeres ressursbehovet for å levere tjenestene å være

- 2-3 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 5-6 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å omgjøre kundesenteret på Hamar til et servicekontor vil kun medføre endret reisevei og reisetid for brukerne av praktiske førerprøver for MC. Endringen vurderes imidlertid å ha liten betydning, da tilbudet på Gjøvik er innen kort avstand fra tjenestestedet på Hamar.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Omgjøringen til servicekontor medfører endringer i arealbehov. Det vil fremdeles være behov for et uteareale som er tilstrekkelig som oppmøtested for praktiske førerprøver for tunge førerkortklasser. Oppmøtestedet for denne tjenesten og praktiske førerprøver for lette førerkortklasser trenger ikke nødvendigvis å være i umiddelbar nærhet til servicekontoret. Det bør etterstrebes å finne en mer fleksibel og kostnadseffektiv løsning der servicekontoret eksempelvis samlokaliseres med andre offentlige virksomheter eller eventuelt Statens vegvesen sitt kontorsted på Hamar, med et nærliggende oppmøtested av tilstrekkelig størrelse.

Effekter

Omgjøringen til servicekontor vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende 2 560 000 kr. Årlige eiendomskostnader ved et middels servicekontor med oppmøtested for tunge kjøretøy er estimert til 950 000 kr. Total kostnadsbesparelse anslås dermed å være 1 610 000 kr. Tjenestestedet har potensiale for å etablere et saksbehandlingssenter for håndtering av spesialiserte saksbehandlingsoppgaver, da bemanningen er av tilstrekkelig med hensyn til hensiktsmessig størrelse på fagmiljøer.

Tjenestested: Lillehammer (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Industrigata 1 2619 Lillehammer			
Region	Øst	Fylke	Oppland	
Befolkningstetthet i området	Middels	Åpningstid	35 t/uke	
Samlokalisert	Ja - Ressurs, VD			
Utleie av areale	Nei			
Utleie av halløp	Nei		Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	1 296
Ant. førerpr. MC	65
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	2 226
Ant. rettighetsbevis-saker	5 680
Ant. kjøretøyreg.	20 703
Ant. mynd.kontr.LK	972
Ant. mynd.kontr.TK	-

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.TK	Nei
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	5	Utekontroll	0
Kjøretøy	4	Andre	0
Merkantil	5		
Tilsyn og godkjenning	11		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	2 (2 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	4
Ant. plasser i teoriprøverom	8

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	3 328' (6 400')
Driftskostn.	468' (900')
Tot. byggkostn.	3 796' (7 300')
Leiekostn., Hall	Del av totaleie
Leiekostn., MC	25'
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Middels	Skrankehenv. 2017	18 520
Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Middels	Est. skrankehenv. fra 2021	< 5 500
Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Middels		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:		20%
LK: 15% Kjø.tøy,	0% andre	ift. åpningstiden	
TK: Tilbyr ikke slike kontroller	Ant. praktiske førerprøver per sensor: 272 prøver/år		



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner



Bygg

Eier av bygg: Rosenlund kontorbygg AS	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei
Byggstørrelse 2930 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei
Utløpsår 2034	



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder: Gjøvik & Hamar	
Avstand til tjenestesteder: 51 km & 64 km	Est. reisetid til 50 min & 60 min

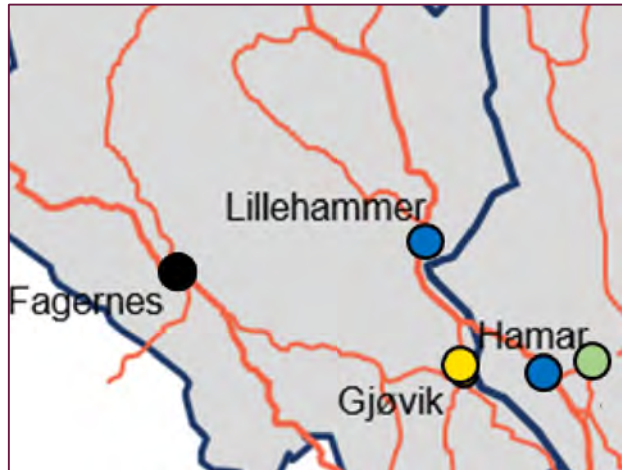
Øvrige kommentarer

Bygg: Flyttet inn i nye lokaler 2017. Ansatte: Antall ansatte innen funksjonen "Tilsyn" sitter på Regionkontoret, ikke Lillehammer trafikkstasjon.

Tjenestested: Lillehammer (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen på Lillehammer betjener en moderat etterspørsel etter samtlige tjenester, med unntak av praktiske førerprøver for MC, der etterspørselen vurderes som lav. Tjenestestedet anses som overdimensjonert, med et høyt kostnadsnivå sammenlignet med tilsvarende tjenestesteder. Videre er ikke kapasitetsutnyttelsen av halløpene tilstrekkelig forhold til kravene i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi. Trafikkstasjonbygget leies av en privat aktør, og kontrakten utløper ikke før i 2034. Dette begrenser fleksibiliteten med hensyn til eventuell neddimensjonering. De nærmeste tjenestestedene på Gjøvik og Hamar ligger innenfor korte avstander, med forventet reisetid på henholdsvis



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Etterspørselen vurderes som for lav til at opprettholdelse av dagens brede tjenestetilbud kan forsvares, og alternative tjenestesteder er innenfor moderate avstander. Det foreslås derfor å omgjøre tjenestestedet på Lillehammer til et servicekontor. Brukere som tidligere har henvendt seg ved trafikkstasjonen på Lillehammer kan henvende seg ved tjenestestedet på Gjøvik ved behov for praktiske førerprøver for MC. Myndighetskontroller kan betjenes ved tjenestestedene på Gjøvik og Ånestad, etter denne sambruksstasjonen er ferdigstilt.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer, samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, estimeres ressursbehovet for å levere tjenestene å være

- 1 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 2-3 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

Capgemini Consulting sitt forslag vil kun medføre endret reisevei og reisetid for brukerne som etterspør praktiske førerprøver for MC og myndighetskontroll. Endringen vurderes imidlertid å ha liten betydning, da tilbudet på Gjøvik, og etter hvert også Ånestad, er innenfor korte til moderate avstander fra Lillehammer.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Ved omgjøring til servicekontor vil arealbehovet reduseres, og det vil være mer hensiktsmessig å for eksempel samlokalisere tjenestestedet med andre offentlige virksomheter. Dagens tjenestested er imidlertid lokalisert i et bygg med gangbro til regionvegkontoret, som deler leiekontrakt med trafikkstasjonen. Ettersom leiekontrakten ikke utløper før i 2034, bør det forhandles om alternative muligheter med den private aktøren som leier ut bygget, for å finne en mer kostnadseffektiv løsning.

Effekter

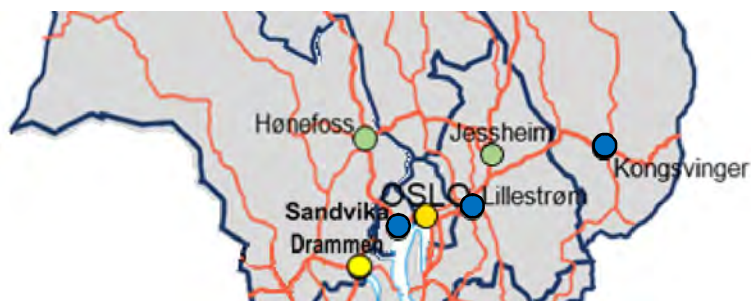
Dette antas at man over til vil kunne tilpasse kontor- og utearealene i Lillehammer i forhold til hva som er estimert for et servicekontor. En nedskalering av dagens lokaler anta å medføre en årlig kostnadsbesparelse på tilsvarende TK sin andel på 3 796 000 kr. Årlige kostnader for et lite servicekontor er estimert til 450 000. Total kostnadsbesparelse anslås dermed til å være 3 346 000 kr.

Område - Osloregionen

I Osloregionen foreslår Capgemini Consulting å legge ned tjenestestedet på Billingstad, og omgjøre tjenestestedene i Kongsvinger og Lillestrøm til servicekontorer. Videre vurderes det som hensiktsmessig opprettholde sambruksstasjonene i Hønefoss og Jessheim, samt trafikkstasjonene i Drammen og Risløkka. I tillegg foreslås det å opprette et servicekontor i Sandvika, som erstatning for deler av tjenestetilbudet som legges ned i Billingstad.

Tjenestesteder

- Trafikkstasjoner
- Servicekontorer
- Sambruksstasjoner
- Legges ned
- Oppmøtested



Med den foreslåtte tjenestestrukturen vil samtlige tjenestesteder med unntak av Jessheim levere teoretiske førerprøver og praktiske førerprøver innen lette førerkortklasser. Videre vil tjenestestedene i Drammen, Risløkka og Hønefoss betjene etterspørselen etter praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser i Oslo-regionen. Gitt tilsvarende etterspørsel som i 2017, vil disse stedene oppleve en økt etterspørsel fra 1200 til rundt 2400 MC-prøver, og fra 750 til rundt 1650 praktiske prøver for tunge førerkortklasser. Det er også mulig at deler eller hele etterspørselen fra Drøbak (300 MC-prøver og 310 prøver for tunge førerkortklasser) overføres til Risløkka eller Drammen, ettersom tilbudet legges ned i Drøbak. Det samlede volumet vurderes som håndterlig for de tre tjenestestedene som skal levere praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser i Osloregionen.

Myndighetskontroll vil leveres ved sambruksstasjonene i Hønefoss og Jessheim, samt ved trafikkstasjonene i Drammen og Risløkka. I Jessheim er kapasitetsutnyttelsen i dag tilnærmet 100% i halløpet for tunge kjøretøy, og det legges dermed opp til at de tre andre tjenestestedene håndterer etterspørsel overført fra Billingstad, Kongsvinger, Drøbak og Mysen for tunge kjøretøy. I dag betjener tjenestestedene i Hønefoss, Jessheim, Drammen og Risløkka omtrent 17 000 kontroller i kontrollhalløpet for lette kjøretøy, og de har en samlet kapasitet på ca. 31 500 slike kontroller i året. Videre betjener tjenestestedene i Hønefoss, Drammen og Risløkka rundt 1700 kontroller av tunge kjøretøy, og utekontrollvirksomheten og Vegdirektoratet benytter henholdsvis 15% av kapasiteten i Drammen og 30% av kapasiteten i Risløkka. Samlet har de tre tjenestestedene kapasitet til å håndtere ca. 7000 kontroller av tunge kjøretøy. Dersom etterspørselsnivået i 2017 opprettholdes, vil tjenestestedene i Jessheim, Hønefoss, Drammen og Risløkka håndtere ytterligere 5900 kontroller av lette kjøretøy, og de tre sistnevnte vil håndtere ytterligere 1300 kontroller av tunge kjøretøy. Tjenestestedenes kapasitetsutnyttelse anslås med dette å ligge på 70-90% i halløp for lette kjøretøy, og 60%-100% i halløp for tunge kjøretøy.

Servicekontorene som etableres i Sandvika og i Lillestrøm kan vurderes samlokalisert med offentlige virksomheter. For sistnevnte kan eventuelt samlokalisering med Statens vegvesen sitt kontorsted være aktuelt, gitt ledig kapasitet. Videre kan samlokalisering med offentlige virksomheter også være en fordelaktig løsning for servicekontoret i Kongsvinger. Dagens tjenestestedbygg eies av Statsbygg og kan vurderes solgt. Alternativt kan man undersøke muligheten for å beholde kontor plasser til de

20 ansatte fra vegavdelingen som er samlokalisert der i dag, og fremleie ledig areale. Avhending kan også vurderes for trafikkstasjonene som Statsbygg eier i Lillestrøm og Billingstad. Ved avhending av tjenestestedbygg må det tas hensyn til de ansatte fra andre Statens vegvesen-funksjoner som er samlokalisert på disse stasjonene.

Foreslåtte endringer i tjenestestruktur og -tilbud vil innebære et endret ressursbehov i Osloregionen. Anslått ressursbehov er 49-51 årsverk for å betjene myndighetskontroller, 44-46 årsverk for å betjene praktiske førerprøver og 21-24 årsverk for å betjene teoriprøver og skranketilbud. Med dagens bemanning i området på 231 årsverk tilsvarer dette en overtallighet på mellom 110 og 117 årsverk.

Tjenestested: Hønefoss (Sambruksstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Hensmoveien 12 3516 Hønefoss		
Region	Sør	Fylke	Buskerud
Åpningstid	35 t/uke		
Befolkingstetthet i området	Middels	Drop in, teoriprøve	10,5 t/uke
Samlokalisert	Ja - Drift og vedl.		
Utleie av areale	Nei		
Utleie av halløp	Nei		Utleie av MC-bane Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	1 959
Ant. førerpr. MC	223
Ant. førerpr. TK	266
Ant. teoriprøver	2 960
Ant. rettighetsbevis-saker	8 055
Ant. kjøretøyreg.	25 334
Ant. mynd.kontr.LK	1 881
Ant. mynd.kontr.TK	870

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Ja
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	5	Utekontroll	0
Kjøretøy	5	Andre Uspes.	
Merkantil	9		
Tilsyn og godkjenning	1		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Eier
Halløp, LK	1 (1 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Eier
Ant. skranke	5
Ant. plasser i teoriprøverom	12

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	-
Driftskostn.	2 100' (2 300')
Tot. byggkostn.	2 100' (2 300')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Middels	Skrankehenv. 2017	26 348
Førerprøver, MC	Middels	Mynd.kontr., LK	Høy	Est. skrankehenv. fra 2021	< 7 500
Førerprøver, TK	Middels	Mynd.kontr., TK	Høy		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:		15 %
LK: 55 % Kjø.tøy,	0 % andre	ift. åpningstiden	
TK: 50 % Kjø.tøy,	15 % andre	Ant. praktiske førerprøver per sensor: 490 prøver/år	



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Ingen husleiekostnader	Over gjennomsnittet for sambruksstasjoner	Under gjennomsnittet for sambruksstasjoner



Bygg

Eier av bygg: Statens vegvesen	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei
Byggstørrelse 1366 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei
Utløpsår -	



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder: Billingstad & Risløkka	
Avstand til tjenestesteder: 55 km & 72 km	Est. reisetid til tjenestested: 50 min & 60 min

Øvrige kommentarer

Ansatte: Det sitter 1 leder her. Det er oppført 7 stk på utekontroll (tungbil) Dramme, og disse er lokalisert både i Drammen, Notodden, Hønefoss og Gol. Har ansvar for tungbilkontroll i hele området (Øvre Telemark og Buskerud).

Tjenestested: Hønefoss (Sambruksstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen i Hønefoss har en høy etterspørsel etter samtlige tjenester som leveres. Tjenestestedene er et av de få som oppfyller kravene til kapasitetsutnyttelse av kontrollhallene satt i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi. Avstanden til de nærmeste tjenestestedene i Billingstad (25 min) og Risløkka (45 min) vurderes som kort. Dagens sambruksstasjon eies av Statens vegvesen hvilket gir en fleksibilitet ved eventuell neddimensjonering som følge av utviklingen i skrankebehovet.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

I forslaget til ny tjenestestruktur vurderer Capgemini Consulting det som hensiktsmessig å opprettholde trafikkstasjonen på Hønefoss. Som sambruksstasjon har tjenestestedet en strategisk plassering i forhold til utekontroll av langs E16 og riksvei 7 i tillegg til stasjonen har en hensiktsmessig plassering ift å levere TK-tjenester til Ringeriket. Ved implementeringen av foreslåtte endringer i Osloregionen kan det forventes noe økt etterspørsel etter praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser samt myndighetskontroll på de gjenværende trafikk- /sambruksstasjonene og det antas at etterspørselen fordeler seg på disse. Fordeling av er omtalt i de respektive områdebeskrivelsene.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ny tjenestestruktur samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, vil det estimerte ressursbehovet ved tjenestestedet være:

- 1-2 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 5-6 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)
- 5-6 årsverk med teknisk kontrollkompetanse for å avvikle myndighetskontroller

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å opprettholde tilbudet ved sambruksstasjonen i Hønefoss vil ikke medføre noen endringer i for brukerne som normalt henvender seg ved dette tjenestestedet.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Implementeringen av ny tjenestestruktur vil ikke skape behov for endringer i kapasitet og infrastruktur i Hønefoss. Trafikkstasjonen har allerede nødvendig infrastruktur og tilstrekkelig ledig hallkapasitet til å betjene etterspørsel etter avviklingen av hallkontroll i området. Dagens kapasitetsutnyttelse av halløpene er på hhv. 55% og 65% av halløp for både lette og tunge kjøretøy. Tjenestestedet vil dermed kunne håndtere noe av kontrollene som følge av nedleggelsen av og Billingstad. Kapasitetutnyttelsen estimeres til å bli på ca. 60% og 80% for hhv. lette og tunge kjøretøy som følge av endringene.

Effekter

Opprettholdelsen av trafikkstasjonen i Hønefoss medfører lite eller ingen endringer på dagens kostnadsnivå

Tjenestested: Drammen (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Jensvollveien 3 3414 Lierstranda		
Region	Sør	Fylke	Buskerud
Åpningstid	35 t/uke		
Befolkingstetthet i området	Høy	Drop in, teoriprøve	15,5 t/uke
Samlokalisert	Nei		
Utleie av areale	Nei		
Utleie av halløp	Nei		
Utleie av MC-bane	Nei		

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	3 234
Ant. førerpr. MC	382
Ant. førerpr. TK	485
Ant. teoriprøver	6 140
Ant. rettighetsbevis-saker	15 682
Ant. kjøretøyreg.	50 435
Ant. mynd.kontr. LK	12 214
Ant. mynd.kontr. TK	838

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr. LK	Ja
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr. TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Ja
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	10	Utekontroll	8
Kjøretøy	13	Andre Uspes.	
Merkantil	17		
Tilsyn og godkjenning	1		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Eier
Halløp, LK	3 (2 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Eier
Ant. skranke	12
Ant. plasser i teoriprøverom	15

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	-
Driftskostn.	2 750'
Tot. byggkostn.	2 750'
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Høy	Teoriprøver	Høy	Skrankehenv. 2017	59 149
Førerprøver, MC	Høy	Mynd.kontr., LK	Høy	Est. skrankehenv. fra 2021	< 16 500
Førerprøver, TK	Høy	Mynd.kontr., TK	Høy		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:	25 %
LK: 100 % Kjt.tøy , 0 % andre		ift. åpningstiden
TK: 50 % Kjt.tøy , 15 % andre	Ant. praktiske førerprøver per sensor:	410 prøver/år



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Ingen husleiekostnader	Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner



Bygg

Eier av bygg: Statens vegvesen	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei
Byggstørrelse 2832 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Ja
Utløpsår -	



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder: Billingstad & Risløkka	
Avstand til tjenestesteder: 27 km & 50 km	Est. reisetid til tjenestested: 25 min & 45 min

Øvrige kommentarer

Ansatte: Det sitter 4 ledere her. Utekontroll (tungbil) Drammen 7 stk er lokalisert både i Drammen, Notodden, Hønefoss og Gol. Har ansvar for tungbilkontroll i hele området (Øvre Telemark og Buskerud). Myndighetskontroll: Omtrent 7500 av kontrollene er gjennomført på kaien.

Tjenestested: Drammen (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen i Drammen har en høy etterspørsel etter samtlige tjenester som leveres. Tjenestestedene er et av de få som oppfyller kravene til kapasitetsutnyttelse av kontrollhallene satt i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi. Avstanden til de nærmeste tjenestestedene i Billingstad (25 min) og Risløkka (45 min) vurderes som kort



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

I forslaget til ny tjenestestruktur vurderer Capgemini Consulting det som hensiktsmessig å opprettholde trafikkstasjonen på Drammen. Ved implementeringen av foreslåtte endringer i Østfold, Telemark og Osloregionen kan det forventes økt etterspørsel etter praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser samt myndighetskontroll på de gjenværende trafikk- /sambruksstasjonene og det antas at etterspørselen fordeler seg på disse. Fordeling av er omtalt i de respektive områdebeskrivelsene.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, vil det estimerte ressursbehovet ved tjenestestedet være:

- 2-3 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 11-12 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)
- 19 årsverk med teknisk kontrollkompetanse for å avvikle myndighetskontroller

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å opprettholde tilbudet ved sambruksstasjonen i Drammen vil ikke medføre noen endringer i for brukerne som normalt henvender seg ved dette tjenestestedet.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Opprettholdelse av tjenestetilbudet i Drammen vil ikke skape behov for endringer i kapasitet og infrastruktur. Trafikkstasjonen har allerede nødvendig infrastruktur og tilstrekkelig ledig hallkapasitet til å betjene etterspørsel etter avviklingen av hallkontroll i området. I dag gjennomføres ca 7500 av de lette kontrollene ikke på trafikkstasjonen men som kaikontroller. Dette medfører at den reelle kapasitetsutnyttelse er på hhv. 55% og 65% av halløp for både lette og tunge kjøretøy. Tjenestestedet vil dermed kunne håndtere mye av kontrollene som følge av nedleggelsen av Drøbak og Billingstad. Kapasitetutnyttelsen estimeres til å bli på ca. 80-90% innenfor begge kontrolltypene som følge av endringene.

Effekter

Opprettholdelsen av trafikkstasjonen i Drammen medfører lite eller ingen endringer på dagens kostnadsnivå. Tjenestestedet har potensiale for å etablere et saksbehandlingscenter for håndtering av spesialiserte saksbehandlingsoppgaver, da bemanningen er av tilstrekkelig med hensyn til hensiktsmessig størrelse på fagmiljøer.

Tjenestested: Billingstad (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Stasjonsveien 21 1396 Billingstad		
Region	Øst	Fylke	Akershus
Åpningstid	35 t/uke		
Befolkningstetthet i området	Middels	Drop in, teoriprøve	14 t/uke
Samlokalisert	Ja - Ressurs		
Utleie av areale	Nei		
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	5 087
Ant. førerpr. MC	454
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	5 334
Ant. rettighetsbevis-saker	20 571
Ant. kjøretøyreg.	46 133
Ant. mynd.kontr.LK	2 600
Ant. mynd.kontr.TK	562

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	10	Utekontroll	0
Kjøretøy	7	Andre	2
Merkantil	17		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	2 (2 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Uspes.
Ant. skranke	9
Ant. plasser i teoriprøverom	12

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	3 429' (3 610')
Driftskostn.	1 392' (1 465')
Tot. byggkostn.	4 821' (5 075')
Leiekostn., Hall	Del av totaleie
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Høy	Teoriprøver	Høy	Skrankehenv. 2017	53 061
Førerprøver, MC	Høy	Mynd.kontr., LK	Høy	Est. skrankehenv. fra 2021	< 20 000
Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Høy		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp		Utnyttelse, teoriprøverom:	30%
LK: 45 % Kjø.tøy,	0 % andre		ift. åpningstiden
TK: 30 % Kjø.tøy,	0 % andre	Ant. praktiske førerprøver per sensor:	554 prøver/år



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner



Bygg

Eier av bygg:	Statsbygg	Gjennomført rehabilitering siste 5 år:	Nei
Byggstørrelse	2265 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år:	Nei
Utløpsår	2019		



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder:	Drammen & Risløkka	Est. reisetid til	25 min & 30 min
Avstand til tjenestesteder:	27 km & 27 km		

Øvrige kommentarer

Kostnader: Leiekostnader forventes redusert med ca. 1 mill. kr i året

Tjenestested: Billingstad (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen på Billingstad betjener en høy etterspørsel etter tjenestene som leveres. Til tross for at etterspørselen etter myndighetskontroll for lette kjøretøy er høy relativt til andre tjenestesteder, er kapasitetsutnyttelsen av kontrollhallen lavere enn kravene i eiendomsstrategien til Statens vegvesen. Videre er kostnadsnivået høyt relativt til andre trafikkstasjoner. Bygget som benyttes er eid av Statsbygg, og leiekontrakten utløper i 2019. Dett gir noe fleksibilitet med hensyn til eventuell neddimensjonering og nedleggelse av tilbud. Det er korte avstander til de nærmeste alternative tjenestestedene i Drammen og på Risløkka.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

For å oppnå høyere effektivitet og bedre kapasitetsutnyttelse av kontrollhaller i Østfold og Osloregionen, foreslås det blant annet å legge ned tilbudet av myndighetskontroll på Billingstad. Resterende tilbud foreslås også nedlagt, under forutsetning om at det opprettes et servicekontor i Sandvika som kan betjene etterspørselen etter teoriprøver og praktiske førerprøver for lette førerkortklasser. Et servicekontor i Sandvika vil ha en bedre geografisk plassering i forhold til hvor brukerne er, enn dagens tjenestested på Billingstad. Brukere som etterspør praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser kan henvende seg ved trafikkstasjonene på Risløkka eller Drammen.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved nedleggelse av tjenestestedet vil det ikke lenger være et ressursbehov i Billingstad med hensyn til betjening av trafikanter- og kjøretøytjenester. Ressursbehovet vil imidlertid kunne endres ved de tjenestestedene der etterspørselen fra Billingstad overføres.

Konsekvenser for brukere

Foreslått nedleggelse av tjenestestedet på Billingstad vil medføre at brukerne må reise til andre tjenestesteder ved behov for trafikanter- og kjøretøytjenester. Brukerne vil altså få en endret reisevei og reisetid. Reisetiden til de alternative tjenestestedene er imidlertid korte, og endringen vurderes å ha liten betydning for brukerne.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Ved nedleggelse av trafikkstasjonen på Billingstad kan bygget potensielt avhendes. Dersom trafikkstasjonen på Billingstad avhendes, må det vurderes alternative kontorplasser for de to ansatte. Disse kan potensielt få nytt kontorsted ved servicekontoret i Sandvika. Det foreslåtte servicekontoret i Sandvika kan vurderes samlokalisert med offentlige virksomheter, eksempelvis kommunen.

Effekter

Nedleggelsen av tjenestestedet vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende de totale byggekostnadene på 5 075 000 kr.

Tjenestested: Jessheim (Sambruksstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Hovinmovegen 3 2060 Gardermoen		
Region	Øst	Fylke	Akershus
Åpningstid	35 t/uke		
Befolkningstetthet i området	Middels	Drop in, teoriprøve	- t/uke
Samlokalisert	Nei		
Utleie av areale	Nei		
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	-
Ant. førerpr. MC	-
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	-
Ant. rettighetsbevis-saker	-
Ant. kjøretøyreg.	61 037
Ant. mynd.kontr.LK	3 815
Ant. mynd.kontr.TK	1 006

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Nei	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Nei	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Nei	Utekontroll	Ja
Rettighetsbevis	Nei		

Antall ansatte

Trafikant	0	Utekontroll	8
Kjøretøy	13	Andre	0
Merkantil	8		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	2 (2 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Har ikke MC-bane
Ant. skranke	5
Ant. plasser i teoriprøverom	0

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	3 580'
Driftskostn.	1 031'
Tot. byggkostn.	4 611'
Leiekostn., Hall	Del av totalleie
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Ingen	Teoriprøver	Ingen	Skrankehenv. 2017	29 236
Førerprøver, MC	Ingen	Mynd.kontr., LK	Høy	Est. skrankehenv. fra 2021	0
Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Høy		



Kapasitet

<i>Utnyttelse, halløp</i>	<i>Utnyttelse, teoriprøverom:</i>	Har ikke tilbud
LK: 65 % Kjøretøy, 0 % andre		
TK: 50 % Kjøretøy, 50 % andre	<i>Ant. praktiske førerprøver per sensor:</i>	Har ikke tilbud



Kostnader

<i>Kostnadsnivå, husleie:</i>	<i>Kostnadsnivå, drift:</i>	<i>Kostnadsnivå, totalt:</i>
Over gjennomsnittet for sambruksstasjoner	Over gjennomsnittet for sambruksstasjoner	Over gjennomsnittet for sambruksstasjoner



Bygg

<i>Eier av bygg:</i>	Statsbygg	<i>Gjennomført rehabilitering siste 5 år:</i>	Ja
<i>Byggstørrelse</i>	1436 kvm	<i>Rehabiliteringsbehov neste 5 år:</i>	Nei
<i>Utløpsår</i>	2019		



Brukerperspektivet

<i>Nærmeste tjenestesteder:</i>	Risløkka & Billingstad	<i>Est. reisetid til</i>	30 min & 50 min
<i>Avstand til tjenestesteder:</i>	27 km & 63 km		

Øvrige kommentarer

Bygg: Rehabilitering gjelder ombygging av kontorer for å huse flere ansatte overført fra brakkerigg på Risløkka. Ansatte: Antall på utekontroll vil øke med 6 stykker når de flytter opp fra Risløkka.

Tjenestested: Jessheim (Sambruksstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Sambruksstasjonen i Jessheim opplever en høy etterspørsel etter myndighetskontroller for både lette og tunge kjøretøy. Kapasitetsutnyttelsen halløpene for lette kjøretøy er godt innenfor kravene i eiendomsstrategien til Statens vegvesen. Videre er utnyttelsen av halløpet for tunge kjøretøy er tilnærmet 100%, der store deler av kapasiteten benyttes av utekontrollvirksomheten. Avstandene til de nærmeste tjenestestedene på Risløkka og Billingstad er korte, og reisetidene fra tjenestestedet i Jessheim til disse to er henholdsvis 30 og 50 min.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Vurderingen av konseptkriteriene sett i sammenheng med resterende tjenestesteder i Osloregionen, tyder på at det vil være behov for å opprettholde tjenestestedet i Jessheim. Capgemini Consulting foreslår derfor å opprettholde sambruksstasjonen i Jessheim med tilsvarende tjenestetilbud som i dag. Ved implementering av foreslåtte endringer i Osloregionen, vil Jessheim kunne betjene noen flere myndighetskontroller av lette kjøretøy fra tjenestesteder der tilbudet legges ned.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av foreslått tjenestestruktur, samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, estimeres ressursbehovet for å levere tjenestene å være

- 7-8 årsverk med teknisk kontrollkompetanse for å avvikle myndighetskontroller

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å opprettholde tilbudet ved sambruksstasjonen i Jessheim vil ikke medføre noen endringer i reisevei for brukerne som normalt henvender seg ved dette tjenestestedet.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Opprettholdelse av tjenestetilbudet i Jessheim vil ikke skape behov for endringer i kapasitet og infrastruktur. Sambruksstasjonen har allerede nødvendig infrastruktur og tilstrekkelig ledig kapasitet til å betjene forventet etterspørsel i foreslått tjenestestruktur. De andre tjenestestedene i Osloregionen forventes å overta hoveddelen av etterspørselen etter myndighetskontroll som overføres fra tjenestesteder som legges ned. Noe av etterspørselen etter kontroll av lette kjøretøy kan likevel håndteres i Jessheim, og kapasitetsutnyttelsen av lette halløp kan potensielt øke til 70-75%.

Effekter

Opprettholdelsen av trafikkstasjonen medfører lite eller ingen endringer på dagens kostnadsnivå.

Tjenestested: Kongsvinger (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse Kongeveien 3, Kongsvinger	Region Øst	Fylke Hedmark	Åpningstid 35 t/uke
Befolkningstetthet i området Middels	Drop in, teoriprøve 17 t/uke		
Samlokalisert Ja - Prosjekt, Veg, Strategi, HRA			
Utleie av areale Nei			
Utleie av halløp Nei		Utleie av MC-bane Nei	

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	1 726
Ant. førerpr. MC	89
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	2 059
Ant. rettighetsbevis-saker	8 949
Ant. kjøretøyreg.	19 865
Ant. mynd.kontr. LK	1 020
Ant. mynd.kontr. TK	288

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr. LK	Ja
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr. TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	4	Utekontroll	3
Kjøretøy	5	Andre	20
Merkantil	12	Tilsyn og godkjenning	0
Tilsyn og godkjenning	0	Ambulerende bemanning	0

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	1 (1 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	4
Ant. plasser i teoriprøverom	7

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	3 068' (5 900')
Driftskostn.	609' (1 171')
Tot. byggkostn.	3 677' (7 071')
Leiekostn., Hall	Del av totaleie
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Middels	Skrankehenv. 2017	22 077
Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Middels	Est. skrankehenv. fra 2021	< 6 000
Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Middels		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:	20%
LK: 35 % Kjø.tøy, 0 % andre	ift. åpningstiden	
TK: 15 % Kjø.tøy, 0 % andre	Ant. praktiske førerprøver per sensor: 454 prøver/år	



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner



Bygg

Eier av bygg: Statsbygg	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Ja
Byggstørrelse 2272 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei
Utløpsår 2025	



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder: Jessheim & Lillestrøm	Est. reisetid til	60 min & 65 min
Avstand til tjenestesteder: 60 km & 75 km		

Øvrige kommentarer

Ansatte: Ledere på nivå 2 og 3 er ikke inkludert.

Tjenestested: Kongsvinger (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen på Kongsvinger opplever en moderat etterspørsel fra brukerne, med unntak av praktiske førerprøver for MC. Kapasitetsutnyttelsen av kontrollhallen er lavere enn kravene i eiendomsstrategien til Statens vegvesen. Videre er kostnadsnivået noe høyt relativt til andre trafikkstasjoner. Tjenestestedbygget eies av Statsbygg, men kontrakten utløper ikke før i 2025. Leieforholdet er imidlertid noe mer fleksibelt enn like lange kontrakter med private. De nærmeste alternative tjenestestedene i Jessheim og Lillestrøm er innenfor moderate avstander, med reisetider på henholdsvis 60 og 65 min.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

For å oppnå høyere effektivitet og bedre kapasitetsutnyttelse av kontrollhaller i Østfold og Osloregionen, foreslås det å legge ned tilbudet av myndighetskontroll i Kongsvinger. Videre foreslås det å opprette et servicekontor i Kongsvinger, der det tilbys teoriprøver og praktiske førerprøver for lette førerkortklasser. Brukere som etterspør praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser kan henvende seg ved Risløkka, mens Jessheim vil være nærmeste tjenestested for betjening av myndighetskontroll.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer, samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, estimeres ressursbehovet for å levere tjenestene å være

- 1 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 2-3 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

Foreslått omgjøring av tjenestestedet i Kongsvinger til servicekontor vil medføre at brukerne må reise til andre tjenestesteder ved behov for enkelte trafikant- og kjøretøytjenester. Brukerne vil altså få en endret reisevei og reisetid. Reisetiden til de alternative tjenestestedene er imidlertid moderate, og endringen vurderes å ha liten betydning for brukerne.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Ved omgjøring til servicekontor vil det ikke lenger være behov for kontrollhall eller et stort uteareale/MC-bane. Samlokalisering med andre offentlige virksomheter kan vurderes, og dagens trafikkstasjonbygg kan potensielt avhendes. Alternativt kan man undersøke muligheten for å beholde kontorplasser til de 20 ansatte fra vegavdelingen som er samlokalisert der i dag, og fremleie ledig areale. Det bør undersøkes alternative oppmøtesteder for de to ansatte innen utekontroll, eksempelvis nærliggende kontrollstasjoner eller nærmeste sambruksstasjon.

Effekter

Omgjøringen til servicekontor vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende TK sin andel på 3 677 000. Årlige eiendomskostnader ved et middels servicekontor er estimert til 750 000 kr. Total kostnadsbesparelse anslås dermed å være 2 927 000 kr. Tjenestestedet har potensiale for å etablere et saksbehandlingssenter for håndtering av spesialiserte saksbehandlingsoppgaver, da bemanningen er av tilstrekkelig med hensyn til hensiktsmessig størrelse på fagmiljøer.

Tjenestested: Lillestrøm (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Instituttveien 31		
Region	Øst	Fylke	Akershus
Åpningstid	35 t/uke		
Befolkningstetthet i området	Middels	Drop in, teoriprøve	24 t/uke
Samlokalisert	Ja - Ressurs, VD		
Utleie av areale	Nei		
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	5 086
Ant. førerpr. MC	620
Ant. førerpr. TK	887
Ant. teoriprøver	8 913
Ant. rettighetsbevis-saker	24 543
Ant. kjøretøyreg.	-
Ant. mynd.kontr. LK	-
Ant. mynd.kontr. TK	-

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Nei
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr. LK	Nei
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr. TK	Nei
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	15	Utekontroll	1
Kjøretøy	0	Andre	8
Merkantil	11		
Tilsyn og godkjenning	19		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	2 (0 aktive)
Halløp, TK	1 (0 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	5
Ant. plasser i teoriprøverom	12

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	2 805' (3 550')
Driftskostn.	1 082' (1 370')
Tot. byggkostn.	3 887' (4 920')
Leiekostn., Hall	Del av totaleie
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Høy	Teoriprøver	Høy	Skrankehenv. 2017	40 049
Førerprøver, MC	Høy	Mynd.kontr., LK	Ingen	Est. skrankehenv. fra 2021	< 26 000
Førerprøver, TK	Høy	Mynd.kontr., TK	Ingen		



Kapasitet

<i>Utnyttelse, halløp</i>	<i>Utnyttelse, teoriprøverom:</i>	50%
<i>LK: Tilbyr ikke slike kontroller</i>		ift. åpningstiden
<i>TK: Tilbyr ikke slike kontroller</i>	<i>Ant. praktiske førerprøver per sensor:</i>	440 prøver/år



Kostnader

<i>Kostnadsnivå, husleie:</i>	<i>Kostnadsnivå, drift:</i>	<i>Kostnadsnivå, totalt:</i>
Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner



Bygg

<i>Eier av bygg:</i> Statsbygg	<i>Gjennomført rehabilitering siste 5 år:</i> Nei
<i>Byggstørrelse</i> 2594 kvm	<i>Rehabiliteringsbehov neste 5 år:</i> Nei
<i>Utløpsår</i> 2019	



Brukerperspektivet

<i>Nærmeste tjenestesteder:</i> Risløkka & Billingstad	
<i>Avstand til tjenestesteder:</i> 16 km & 40 km	<i>Est. reisetid til</i> 15 min & 35 min

Øvrige kommentarer

Kontrollhall: Har ikke hallkontroll. Benyttes sporadisk av Utekontroll. Deler av hall benyttes av Ressurs. Ansatte: Antall ansatte oppført innen funksjonen "Tilsyn" sitter i Brøtgergt, ikke Lillestrøm trafikkstasjon. Kostnader: Leiekostnadene er forventet å øke

Tjenestested: Lillestrøm (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen i Lillestrøm betjener en høy etterspørsel etter samtlige tjenester som leveres. Tjenestestedet vurderes likevel som overdimensjonert med hensyn til areale som disponeres, og kostnadsnivået er noe høyt sammenlignet med tilsvarende tjenestesteder. Trafikkstasjonbygget eies av Statsbygg, og kontrakten utløper i 2019. Dette gir fleksibilitet ved eventuell neddimensjonering av tjenestestedet. De nærmeste tjenestestedene på Risløkka og Billingstad ligger innenfor korte avstander, med forventet reisetid på henholdsvis 15 og 35 min fra Lillestrøm.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

For å oppnå høyere effektivitet i tjenesteleveransen i området, forslås det å legge ned tilbudet av praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser. Videre foreslås det å omgjøre tjenestestedet i Lillestrøm til et servicekontor, der det tilbys teoriprøver og praktiske førerprøver for lette førerkortklasser. Brukere som etterspør praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser kan henvende seg ved Risløkka eller alternativt Hønefoss.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer, samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, estimeres ressursbehovet for å levere tjenestene å være

- 4-5 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 8-9 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

En omgjøring av tjenestestedet i Lillestrøm til servicekontor vil medføre at brukere som etterspør praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser må reise til andre tjenestesteder. Disse brukerne vil altså få en endret reisevei og reisetid. Reisetiden til nærmeste alternative tjenestested er imidlertid kort, og endringen vurderes å ha liten betydning for brukerne.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Ved omgjøring til servicekontor reduseres arealbehovet. Dagens trafikkstasjonbygg kan potensielt avhendes, og samlokalisering med Statens vegvesen sitt kontorsted i Lillestrøm kan være aktuelt, gitt ledig kapasitet. Alternativt kan samlokalisering med andre offentlige virksomheter vurderes. Ved avhending av trafikkstasjonen bør nye kontorsteder vurderes for de åtte ansatte fra andre Statens vegvesen-funksjoner som er samlokalisert på stasjonen i dag. Det bør også undersøkes alternative oppmøtesteder for den ansatte innen utekontroll, eksempelvis nærliggende kontrollstasjoner eller nærmeste sambruksstasjon.

Effekter

Omgjøringen til servicekontor vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende 4 920 000 kr. Årlige eiendomskostnader ved et middels servicekontor er estimert til 1 250 000 kr. Total kostnadsbesparelse anslås dermed å være 3 367 000 kr. Tjenestestedet har potensiale for å etablere et saksbehandlingssenter for håndtering av spesialiserte saksbehandlingsoppgaver, da bemanningen er av tilstrekkelig med hensyn til hensiktsmessig størrelse på fagmiljøer.

Tjenestested: Risløkka (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon		
Adresse	Østre Aker vei 50 0581 Oslo	
Region	Øst	Fylke Oslo
Befolkningstetthet i området	Høy	Åpningstid 35 t/uke
Samlokalisert	Ja - HRA	Drop in, teoriprøve 29 t/uke
Utleie av areale	Ja - VD	
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane Nei

Produksjonstall 2017	
Ant. førerpr. LK	5 291
Ant. førerpr. MC	638
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	16 080
Ant. rettighetsbevis-saker	35 084
Ant. kjøretøyreg.	120 310
Ant. mynd.kontr.LK	6 405
Ant. mynd.kontr.TK	2 164

Tjenestetilbud		
Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering Ja
Førerpr. MC	Ja	
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.LK Ja
Teoriprøve	Ja	Mynd.kontr.TK Ja
Rettighetsbevis	Ja	Utekontroll Nei

Antall ansatte	
Trafikant	16
Kjøretøy	32
Merkantil	28
Tilsyn og godkjenning	0
Ambulerende bemanning	0

Infrastruktur	
Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	7 (4 aktive)
Halløp, TK	2 (2 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	12
Ant. plasser i teoriprøverom	21

Årlige kostnader og inntekter	
Husleie	7 350' (7 500')
Driftskostn.	2 795' (2 852')
Tot. byggkostn.	10 145' (10 352')
Leiekostn., Hall	Del av totalleie
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

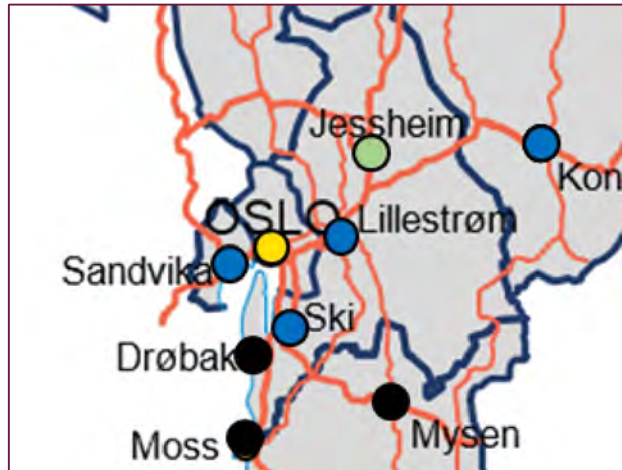
Konseptkriterier			
	Førerprøver, LK	Høy	Teoriprøver Høy
	Førerprøver, MC	Høy	Mynd.kontr., LK Høy
	Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK Høy
Skrankehenv. 2017		113 786	
Est. skrankehenv. fra 2021		< 55 500	
	Utnyttelse, halløp		Utnyttelse, teoriprøverom: 50%
	LK: 55% Kjøretøy	0% andre	ift. åpningstiden
	TK: 60% Kjøretøy	30% andre	Ant. praktiske førerprøver per sensor: 371 prøver/år
	Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
	Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner
	Eier av bygg: Statsbygg		
	Byggstørrelse	5717 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei
	Utløpsår	2020	
	Nærmeste tjenestesteder: Lillestrøm & Billingstad		
	Avstand til tjenestesteder:	20 km & 24 km	Est. reisetid til
			20 min & 25 min

Øvrige kommentarer	
Kontrollhall:	I tillegg har de en hall som benyttes til undersøkelser av ulykkesbiler og en hall som benyttes av VD til typegodkjenning.
Kostnader:	Forventer økning i leiekostnad

Tjenestested: Risløkka (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen i Risløkka vurderes som overdimensjonert og med et høyt kostnadsnivå. Etterspørselen som betjenes er høy for samtlige tjenester som leveres, men plasseringen av trafikkstasjonen anses som lite hensiktsmessig med hensyn til myndighetskontroll, særlig for tunge kjøretøy. Kapasitetsutnyttelsen i kontrollhallen er tråd med kravene satt i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi, men det er fremdeles ledig kapasitet. Reisetiden fra Risløkka til de nærmeste tjenestestedene i Lillestrøm og Billingstad vurderes som korte (hhv. 20 og 25 min).



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Capgemini Consulting foreslår å opprettholde dagens trafikkstasjon på Risløkka for å sikre tilstrekkelig tilbud i Osloregionen. Ved implementering av foreslåtte endringer i Osloregionen, vil Risløkka oppleve økt etterspørsel etter myndighetskontroll, samt praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser som følge av at tilbud legges ned ved andre tjenestesteder i Osloregionen og Østfold. Økningen i etterspørselen vurderes som håndterlig. I fremtiden mener Capgemini Consulting det bør vurderes alternative lokasjoner for myndighetskontrollaktiviteten, med en bedre plassering med hensyn til det trafikale bildet.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer, samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, estimeres ressursbehovet for å levere tjenestene å være

- 8-9 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 15-16 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)
- 16-17 årsverk med teknisk kontrollkompetanse for å avvikle myndighetskontroller

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å opprettholde tilbudet ved trafikkstasjonen på Risløkka vil ikke medføre noen endringer i reisevei for brukerne som normalt henvender seg ved dette tjenestestedet.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Opprettholdelse av tjenestetilbudet på Risløkka vil ikke skape behov for endringer i kapasitet og infrastruktur. Trafikkstasjonen har allerede nødvendig infrastruktur og tilstrekkelig ledig kapasitet til å betjene forventet etterspørsel i foreslått tjenestestruktur. Med en forutsetning om at et halløp for lette kjøretøy og et halløp for tunge kjøretøy utgjør hhv. 3500 og 1750 kontroller per år, forventes kapasitetsutnyttelsen i kontrollhallen å øke til rundt 70% i halløp for lette kjøretøy, og til nærmere 100% utnyttelse av halløp for tunge kjøretøy, inkl. Vegdirektoratet sin utnyttelse på 30%. Tjenestestedet har potensiale for å etablere et saksbehandlingssenter for håndtering av spesialiserte saksbehandlingsoppgaver, da bemanningen er tilstrekkelig med hensyn til

Effekter

Opprettholdelsen av trafikkstasjonen medfører lite eller ingen endringer på dagens kostnadsnivå. Tjenestestedet har potensiale for å etablere et saksbehandlingssenter for håndtering av spesialiserte saksbehandlingsoppgaver, da bemanningen er tilstrekkelig med hensyn til hensiktsmessig størrelse på fagmiljøer

Område - Østfold

I Cappgemini Consulting sitt forslag til ny tjenestestruktur vurderes det som hensiktsmessig å legge ned tjenestestedene i Drøbak og Mysen. Det foreslås også å beholde trafikkstasjonen i Hafslund samt oppmøtestedet i Moss. I tillegg foreslås det å opprette et servicekontor i Ski som erstatning for deler av tjenestetilbudet som legges ned i Drøbak og Mysen. Et servicekontor i Ski vurderes å ha en bedre plassering enn dagens tjenestested i Drøbak.

Tjenestesteder

- Trafikkstasjoner
- Servicekontorer
- Sambruksstasjoner
- Legges ned
- Oppmøtested



Den skisserte tjenestestrukturen innebærer at praktiske førerprøver for klasse B tilbys i Moss og Ski, og at sistnevnte også tilbyr teoretiske førerprøver. Hafslund vil levere samtlige tjenester. Med dette legges det opp til at etterspørsel etter praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser fra tjenestestedet i Mysen vil overføres til Hafslund. Gitt en tilsvarende etterspørsel som i 2017, vil produksjonen i Hafslund øke fra 460 til rundt 630 MC-prøver, og fra 370 til rundt 500 praktiske prøver for tunge førerkortklasser. Etterspørselen fra Drøbak (300 MC-prøver og 310 prøver for tunge førerkortklasser) forventes overført til Hafslund, Risløkka og Drammen. De anslåtte produksjonsvolumene innenfor praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser vurderes som håndterbare for trafikkstasjonen i Hafslund.

I dag har Hafslund tilnærmet full kapasitetsutnyttelse av halløpet for tunge kjøretøy, og rundt 90% kapasitetsutnyttelse av halløpene for lette kjøretøy. Tjenestestedet vil dermed kunne håndtere rundt 700 flere kontroller av lette kjøretøy ved nedleggelse av tjenestestedene i Drøbak og Mysen. Resterende etterspørsel fra disse to tjenestestedene forventes overført til Risløkka, der det er tilstrekkelig ledig kapasitet i kontrollhallen til å håndtere dette volumet.

Ved etablering av et servicekontor i Ski, kan samlokalisering med offentlige virksomheter vurderes. Videre kan tjenestestedbyggene i Drøbak og Mysen, som eies av henholdsvis Statsbygg og Statens vegvesen, potensielt avhendes ved nedleggelse av dagens tjenestesteder. Dersom trafikkstasjonen i Mysen avhendes, må det vurderes alternative kontorplasser for de to ansatte fra HRA som i dag er samlokalisert her.

Foreslåtte endringer i tjenestestruktur og -tilbud vil innebære et endret ressursbehov i Østfold. Anslått ressursbehov er 10-11 årsverk for å betjene myndighetskontroller, 20-21 årsverk for å betjene praktiske førerprøver og 7-8 årsverk for å betjene teoriprøver og skranketilbud. Med dagens bemanning i området på 77 årsverk tilsvarer dette en overtallighet på mellom 37 og 40 årsverk.

Tjenestested: Drøbak (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon		
Adresse Loimaaveien 9 1447 Drøbak		
Region Øst	Fylke Akershus	Åpningstid 35 t/uke
Befolkningstetthet i området Middels	Drop in, teoriprøve 17 t/uke	
Samlokalisert Nei		
Utleie av areale Nei		
Utleie av halløp Nei		Utleie av MC-bane Nei

Produksjonstall 2017	
Ant. førerpr. LK	3 679
Ant. førerpr. MC	300
Ant. førerpr. TK	311
Ant. teoriprøver	3 675
Ant. rettighetsbevis-saker	13 558
Ant. kjøretøyreg.	29 941
Ant. mynd.kontr.LK	1 748
Ant. mynd.kontr.TK	48

Tjenestetilbud			
Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte			
Trafikant	5	Utekontroll	0
Kjøretøy	3	Andre	0
Merkantil	10		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur	
Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	2 (2 aktive)
Halløp, TK	1 (0 aktive)
MC-bane	Uspes.
Ant. skranke	5
Ant. plasser i teoriprøverom	10

Årlige kostnader og inntekter	
Husleie	3 900'
Driftskostn.	500'
Tot. byggkostn.	4 400'
Leiekostn., Hall	Del av totalleie
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

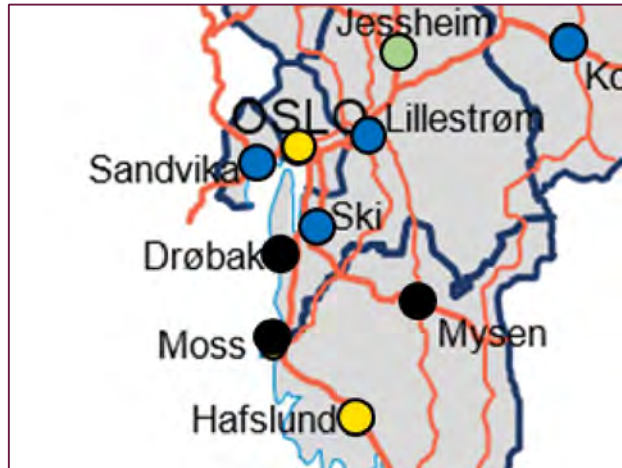
Konseptkriterier						
Etterspørsel	Førerprøver, LK	Høy	Teoriprøver	Middels	Skrankehenv. 2017	35 295
	Førerprøver, MC	Middels	Mynd.kontr., LK	Høy	Est. skrankehenv. fra 2021	< 12 500
	Førerprøver, TK	Middels	Mynd.kontr., TK	Høy		
Kapasitet	Utnyttelse, halløp		Utnyttelse, teoriprøverom: 25 %			
	LK: 30 % Kjøretøy , 0 % andre	ift. åpningstiden				
Kostnader	Kostnadsnivå, husleie:		Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:		
	Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner		Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner		Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner	
Bygg	Eier av bygg: Statsbygg			Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei		
	Byggstørrelse 1701 kvm			Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei		
	Utløpsår 2023					
Brukerperspektivet	Nærmeste tjenestesteder: Drammen & Risløkka					
	Avstand til tjenestesteder: 39 km & 42 km		Est. reisetid til		40 min & 40 min	

Øvrige kommentarer

Tjenestested: Drøbak (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen i Drøbak betjener en moderat til høy etterspørsel etter tjenester, med unntak av myndighetskontroll for tunge kjøretøy, der etterspørselen er lav. Til tross for at etterspørselen etter myndighetskontroll for lette kjøretøy er høy relativt til andre tjenestesteder, er kapasitetsutnyttelsen av de aktive halløpene lavere enn kravene i eiendomsstrategien til Statens vegvesen. Trafikkstasjonbygget eies av Statsbygg, og leiekontrakten utløper i 2023. Dett gir noe fleksibilitet med hensyn til eventuell neddimensjonering og nedleggelse av tilbud. Det er korte avstander til de nærmeste alternative tjenestestedene .



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

For å oppnå en bedre kapasitetsutnyttelse av kontrollhaller i Østfold og Osloregionen, anbefales det blant annet å legge ned tilbudet av myndighetskontroll i Drøbak. Resterende tilbud foreslås også nedlagt, under forutsetning om at det opprettes et servicekontor i Ski som kan betjene etterspørselen etter teoriprøver og praktiske førerprøver for lette førerkortklasser. Et servicekontor i Ski vil ha en bedre geografisk plassering i forhold til hvor brukerne er, enn dagens tjenestested i Drøbak. Brukere som etterspør praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser forventes å henvende seg ved trafikkstasjonene på Risløkka, Drammen, eller Hafslund

Konsekvenser for ressursbehov

Ved nedleggelse av tjenestestedet vil det ikke lenger være et ressursbehov i Drøbak med hensyn til betjening av trafikant- og kjøretøytjenester. Ressursbehovet vil imidlertid kunne endres der etterspørselen fra Drøbak forventes overført.

Konsekvenser for brukere

Foreslått nedleggelse av tjenestestedet i Drøbak vil medføre at brukerne må reise til andre tjenestesteder ved behov for trafikant- og kjøretøytjenester. Brukerne vil altså få en endret reisevei og reisetid. Reisetiden til de alternative tjenestestedene er imidlertid korte til moderate, og endringen vurderes å ha liten betydning for brukerne.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Ved nedleggelse av trafikkstasjonen i Drøbak kan bygget potensielt avhendes. Det foreslåtte servicekontoret i Ski kan vurderes samlokalisert med offentlige virksomheter, eksempelvis kommunen.

Effekter

Nedleggelsen av tjenestestedet vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende de totale byggekostnadene på 4 400 000 kr.

Tjenestested: Hafslund (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Navestadveien 20 1738 Borgenhaugen		
Region	Øst	Fylke	Østfold
Åpningstid	35 t/uke		
Befolkningstetthet i området	Middels	Drop in, teoriprøve	24 t/uke
Samlokalisert	Ja - VD		
Utleie av areale	Nei		
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	4 811
Ant. førerpr. MC	461
Ant. førerpr. TK	374
Ant. teoriprøver	8 923
Ant. rettighetsbevis-saker	24 929
Ant. kjøretøyreg.	60 357
Ant. mynd.kontr. LK	6 142
Ant. mynd.kontr. TK	1 738

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr. LK	Ja
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr. TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	13	Utekontroll	0
Kjøretøy	16	Andre	1
Merkantil	19		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	2 (2 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	10
Ant. plasser i teoriprøverom	15

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	5 998' (6 120')
Driftskostn.	784' (800')
Tot. byggkostn.	6 782' (6 920')
Leiekostn., Hall	Del av totalleie
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Høy	Teoriprøver	Høy	Skrankehenv. 2017	71 521
Førerprøver, MC	Høy	Mynd.kontr., LK	Høy	Est. skrankehenv. fra 2021	< 23 500
Førerprøver, TK	Høy	Mynd.kontr., TK	Høy		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:		40%
LK: 100 % Kjtøy , 0 % andre			ift. åpningstiden
TK: 100 % Kjtøy , 0 % andre			Ant. praktiske førerprøver per sensor: 434 prøver/år



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner



Bygg

Eier av bygg: Smelteverket eiendom	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei
Byggstørrelse 2950 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei
Utløpsår 2021	



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder: Mysen & Drøbak	
Avstand til tjenestesteder: 43 km & 69 km	Est. reisetid til 45 min & 50 min

Øvrige kommentarer

Kontrollhall: Har i tillegg en hall som benyttes til undersøkelser av ulykkesbiler.

Tjenestested: Hafslund (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen på Hafslund opplever en høy etterspørsel etter samtlige tjenester som leveres. Tjenestestedet er i tillegg et av få som oppfyller kravene til kapasitetsutnyttelse i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi, med tilnærmet full utnyttelse av kontrollhallen. Trafikkstasjonbygget leies av en privat aktør, og kostnadsnivået anses som noe høyt relativt til andre trafikkstasjoner. Avstandene til de nærmeste tjenestestedene i Mysen (45 min reisetid) og Drøbak (50 min reisetid) vurderes som kort.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

I forslaget til ny tjenestestruktur vurderer Capgemini Consulting det som hensiktsmessig å opprettholde trafikkstasjonen på Hafslund. Trafikkstasjonen legges opp til at det tilbud av samtlige. Ved implementering av foreslåtte endringer i Østfold kan forventes etterspørsel etter praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser i Mysen overført til Hafslund. Gitt en tilsvarende etterspørsel som i 2017, vil produksjonen i Hafslund øke fra 460 til rundt 630 MC-prøver, og fra 370 til rundt 500 praktiske prøver for tunge førerkortklasser. Disse produksjonsvolumene vurderes som håndterbare for trafikkstasjonen i Hafslund. Deler av etterspørselen fra Drøbak (300 MC-prøver og 310 prøver for tunge førerkortklasser) kan potensielt også overføres til Hafslund, men noe forventes også overført til Risløkka og

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer, samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, estimeres ressursbehovet for å levere tjenestene å være

- 4-5 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 12-13 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)
- 10-11 årsverk med teknisk kontrollkompetanse for å avvikle myndighetskontroller

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å opprettholde tilbudet ved trafikkstasjonen i Hafslund vil ikke medføre noen endringer i reisevei for brukerne som normalt henvender seg ved dette tjenestestedet.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Opprettholdelse av tjenestetilbudet på Hafslund vil ikke skape behov for endringer i kapasitet og infrastruktur. Trafikkstasjonen har allerede nødvendig infrastruktur og tilstrekkelig ledig kapasitet til å betjene forventet etterspørsel i foreslått tjenestestruktur. I dag har Hafslund tilnærmet full kapasitetsutnyttelse av halløpet for tunge kjøretøy, og rundt 90% kapasitetsutnyttelse av halløpene for lette kjøretøy. Tjenestestedet vil dermed kunne håndtere rundt 700 flere kontroller av lette kjøretøy ved nedleggelse av tjenestestedene i Drøbak og Mysen. Resterende etterspørsel fra disse to tjenestestedene

Effekter

Opprettholdelsen av trafikkstasjonen medfører lite eller ingen endringer på dagens kostnadsnivå. Tjenestestedet har potensiale for å etablere et saksbehandlingssenter for håndtering av spesialiserte saksbehandlingsoppgaver, da bemanningen er tilstrekkelig med hensyn til hensiktsmessig størrelse på fagmiljøer.

Tjenestested: Moss (Oppmøtested)



Nøkkelinformasjon	
Adresse	Ikke eget bygg
Region	Øst Fylke Østfold
Befolknings tetthet i området	Middels
Samlokalisert	Nei
Utleie av areale	Nei
Utleie av halløp	Nei
Åpningstid - t/uke	
Drop in, teori prøve - t/uke	
Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017	
Ant. førerpr. LK	800 - 1 000
Ant. førerpr. MC	-
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teori prøver	-
Ant. rettighetsbevis-saker	-
Ant. kjøretøyreg.	-
Ant. mynd.kontr.LK	-
Ant. mynd.kontr.TK	-

Tjenestetilbud	
Førerpr. LK	Ja
Førerpr. MC	Nei
Førerpr. TK	Nei
Teori prøve	Nei
Rettighetsbevis	Nei
Kjøretøyregistrering	Nei
Mynd.kontr.LK	Nei
Mynd.kontr.TK	Nei
Utekontroll	Nei

Antall ansatte	
Trafikant	0
Kjøretøy	0
Merkantil	0
Tilsyn og godkjenning	0
Ambulerende bemanning	1
Utekontroll	0
Andre	0

Infrastruktur	
Kontrollhall	Har ikke hall
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Har ikke MC-bane
Ant. skranke	0
Ant. plasser i teori prøverom	0

Årlige kostnader og inntekter	
Husleie	-
Driftskostn.	-
Tot. byggkostn.	-
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

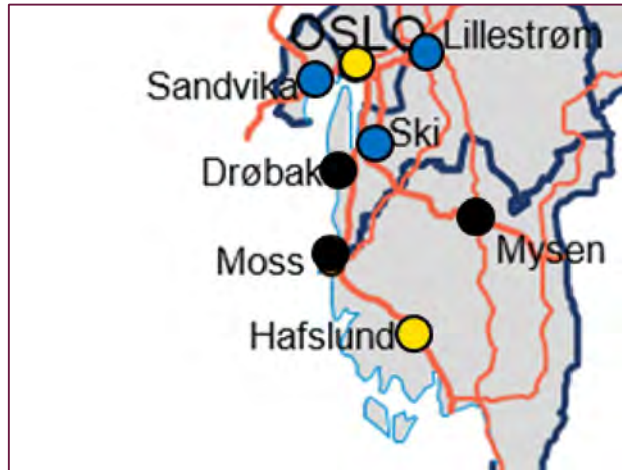
Konseptkriterier						
	Førerprøver, LK	Middels	Teori prøver	Ingen	Skrankehenv. 2017	800 - 1 000
	Førerprøver, MC	Ingen	Mynd.kontr., LK	Ingen	Est. skrankehenv. fra 2021	0
	Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Ingen		
	Utnyttelse, halløp		Utnyttelse, teori prøverom: Har ikke tilbud			
	LK: Tilbyr ikke slike kontroller		Ant. praktiske førerprøver per sensor: Ukjent prøver/år			
	TK: Tilbyr ikke slike kontroller					
	Kostnadsnivå, husleie:		Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:		
	Ingen husleiekostnader		Ingen driftskostnader	Ingen eiendomskostnader		
	Eier av bygg: -		Gjennomført rehabilitering siste 5 år: -			
	Byggstørrelse - kvm		Rehabiliteringsbehov neste 5 år: -			
	Utløpsår -					
	Nærmeste tjenestesteder: Drøbak & Hafslund					
	Avstand til tjenestesteder: --		Est. reisetid til	35-45 min & 35-45 min		

Øvrige kommentarer

Tjenestested: Moss (Oppmøtested)

Vurdering av konseptkriteriene

Dagens oppmøtested i Moss betjener en moderat etterspørsel etter praktiske førerprøver for lette førerkortklasser. Tjenestestedet har ingen bygg og dermed ingen eiendomskostnader. Videre ligger tjenestestedet innen kort avstand til de nærmeste tjenestestedene i Drøbak og Hafslund.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

For å opprettholde et tilstrekkelig tilbud av praktiske førerprøver for personbil, foreslås det å opprettholde dagens oppmøtested i Moss.

Konsekvenser for ressursbehov

Forslaget innebærer ingen endringer i ressursbehov, og tjenestetilbudet kan fremdeles betjenes ved 1 årsverk med sensorkompetanse til å betjene praktiske førerprøver.

Konsekvenser for brukere

Brukerne vil ikke oppleve noen endringer ettersom tjenestetilbudet opprettholdes.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Det vil ikke være behov for å gjøre endringer med hensyn til kapasitet og infrastruktur

Effekter

Det forventes ingen effekter ved opprettholdelse av oppmøtestedet i Moss.

Tjenestested: Mysen (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse Ramstadveien 9 1850 Mysen	Åpningstid 35 t/uke
Region Øst Fylke Østfold	Drop in, teoriprøve 12 t/uke
Befolknings tetthet i området Lav	
Samlokalisert Ja - HRA	
Utleie av areale Nei	
Utleie av halløp Nei	Utleie av MC-bane Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	1 566
Ant. førerpr. MC	168
Ant. førerpr. TK	118
Ant. teoriprøver	2 199
Ant. rettighetsbevis-saker	7 505
Ant. kjøretøyreg.	23 021
Ant. mynd.kontr.LK	1 227
Ant. mynd.kontr.TK	429

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	5	Utekontroll	0
Kjøretøy	3	Andre	2
Merkantil	4		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Eier
Halløp, LK	1 (1 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Eier
Ant. skranke	4
Ant. plasser i teoriprøverom	8

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	-
Driftskostn.	516' (600')
Tot. byggkostn.	516' (600')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Middels	Skrankehenv. 2017	22 420
Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Middels	Est. skrankehenv. fra 2021	< 6 000
Førerprøver, TK	Lav	Mynd.kontr., TK	Middels		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:		20%
LK: 40 % Kjø.tøy, 0 % andre			ift. åpningstiden
TK: 25 % Kjø.tøy, 0 % andre			Ant. praktiske førerprøver per sensor: 370 prøver/år



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Ingen husleiekostnader	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner



Bygg

Eier av bygg: Statens vegvesen	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei
Byggstørrelse 1076 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei
Utløpsår -	



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder: Hafslund & Drøbak	
Avstand til tjenestesteder: 43 km & 51 km	Est. reisetid til 45 min & 50 min

Øvrige kommentarer

Tjenestested: Mysen (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen i Mysen betjener en moderat etterspørsel etter tjenester, med unntak av praktiske førerprøver for tunge førerkortklasser, der etterspørselen er lav. Kapasitetsutnyttelsen av halløpene er lavere enn kravene i eiendomsstrategien til Statens vegvesen. Trafikkstasjonbygget vurderes som overdimensjonert, men har et relativt lave eiendomskostnader sammenlignet med andre trafikkstasjoner. Bygget eies av Statens vegvesen, hvilket gir noe fleksibilitet med hensyn til eventuell neddimensjonering og nedleggelse av tilbud. Det er korte avstander til de nærmeste alternative tjenestestedene i Hafslund og Drøbak.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

For å oppnå høyere effektivitet og bedre kapasitetsutnyttelse av kontrollhaller i Østfold og Osloregionen, anbefales det blant annet å legge ned tilbudet av myndighetskontroll i Mysen. Det foreslås også å legge ned resterende tilbud i Mysen, da etterspørselen etter tjenestene er håndterbare for nærliggende tjenestesteder, og disse ligger innen kort avstand til Mysen. Brukere som etterspør praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser forventes å henvende seg ved trafikkstasjonen på Hafslund, der tilbudet foreslås opprettholdt. Det er imidlertid begrenset med kapasitet for økt myndighetskontrollaktivitet på Hafslund, og deler av etterspørselen fra Mysen vil overføres til tjenestesteder i Osloregionen.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved nedleggelse av tjenestestedet vil det ikke lenger være et ressursbehov i Mysen med hensyn til betjening av trafikanter- og kjøretøytjenester. Ressursbehovet vil imidlertid kunne endres der etterspørselen fra Mysen forventes overført.

Konsekvenser for brukere

Foreslått nedleggelse av tjenestestedet i Drøbak vil medføre at brukerne må reise til andre tjenestesteder ved behov for trafikanter- og kjøretøytjenester. Brukerne vil altså få en endret reisevei og reisetid. Reisetiden til de alternative tjenestestedene er imidlertid korte til moderate, og endringen vurderes å ha liten betydning for brukerne.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Ved nedleggelse av trafikkstasjonen i Mysen kan bygget potensielt avhendes. Dersom trafikkstasjonen i Mysen avhendes, må det vurderes alternative kontor plasser for de to ansatte fra HRA som i dag er samlokalisert her.

Effekter

Nedleggelsen av tjenestestedet vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende de totale byggekostnadene på 600 000 kr

Område - Telemark og Vestfold

For å etablere en tjenestestruktur i Vestre Østland som er i tråd med tjenesteleveransemodellen, foreslår Capgemini Consulting flere endringer. Det vurderes som hensiktsmessig å legge ned tjenestestedene i Rjukan, Dalen, Kragerø, Kongsberg og Larvik. Videre foreslås det å nedskalere tilbudet i Skien og etablere et servicekontor. Tjenestestedene i Notodden og Tønsberg kan opprettholdes.



Med de foreslåtte endringene vil teoretiske førerprøver og praktiske førerprøver for lette førerkortklasser tilbys i Notodden, Skien og Tønsberg (Statens park). Videre vil praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser sentreres ved tjenestestedet i Tønsberg (Ås). Gitt dagens etterspørselsnivå i Telemark og Vestfold medfører dette at antall årlig gjennomførte prøver i Tønsberg vil øke fra 450 til 880 for MC og 300 til 700 for tunge førerkortklasser.

Myndighetskontroll vil kun tilbys ved dette tjenestestedet og ved sambruksstasjonen i Notodden. Tjenestestedet i Tønsberg er tungbilbransjens mest prioriterte sted for fremvisning av kjøretøy i området¹ og har sammen med Notodden tilstrekkelig kapasitet til å kunne betjene økt etterspørsel fra lokasjonene der tilbud legges ned. Tønsberg og Notodden har til sammen ledig kapasitet tilsvarende omtrent 5500 kontroller av lette kjøretøy og 1400 kontroller av tunge kjøretøy, og etterspørselen som forventes overført er 2000 kontroller av lette kjøretøy fra Rjukan og Skien, og 700 kontroller av tunge kjøretøy fra Skien.

Det nye servicekontoret i Skien kan vurderes samlokalisert med andre offentlige virksomheter, som f.eks. kommunen, eller eventuelt vegkontoret i Gjerpenggaten. Ved etablering på ny lokasjon kan dagens tjenestestedbygg, som leies av Statsbygg, potensielt avhendes. Ved nedleggelse av tjenestestedet i Kongsberg vil det også være mulig å avhende bygget som Statens vegvesen eier her. Eventuell avhending må ta hensyn til ansatte fra andre funksjoner i Statens vegvesen som er samlokalisert på dagens tjenestested.

Statens vegvesen ser på muligheten for å bygge en ny sambruksstasjon på Lanner og som følge av dagens kontrollstasjon må flyttes i forbindelse med utbygging av Langangen-Rugtvædt. Ved en etablering av ny sambruksstasjon på Lanner kan myndighetskontroll potensielt flyttes fra Tønsberg til Lanner og trafikkstasjonen i Tønsberg kan omgjøres til et servicekontor. Dersom det er tilstrekkelig kapasitet, kan servicekontoret i så fall vurderes lokalisert i Statens park.

¹ Vegdirektoratet «Sentralisert tungbilgodkjenning – Delrapport», 2016

Foreslåtte endringer i tjenestestruktur og -tilbud vil innebære et endret ressursbehov i Telemark og Vestfold. Anslått ressursbehov er 14 årsverk for å betjene myndighetskontroller, 20-22 årsverk for å betjene praktiske førerprøver og 8-9 årsverk for å betjene teoriprøver og skranketilbud. Med dagens bemanning i området på 88 årsverk tilsvarer dette en overtallighet på mellom 43 og 46 årsverk.

Tjenestested: Dalen i Telemark (Oppmøtested)



Nøkkelinformasjon		
Adresse	Ikke eget bygg	
Region	Sør	Fylke Telemark
Befolkingstetthet i området	Lav	
Samløst	Nei	
Utleie av areale	Nei	
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane Nei
		Åpningstid - t/uke
		Drop in, teoriprøve - t/uke

Produksjonstall 2017	Tjenestetilbud	Antall ansatte
Ant. førerpr. LK 90	Førerpr. LK Ja Kjøretøyregistrering Nei	Trafikant 0 Utekontroll 0
Ant. førerpr. MC -	Førerpr. MC Nei	Kjøretøy 0 Andre 0
Ant. førerpr. TK -	Førerpr. TK Nei Mynd.kontr.LK Nei	Merkantil 0
Ant. teoriprøver -	Teoriprøve Nei Mynd.kontr.TK Nei	Tilsyn og godkjenning 0
Ant. rettighetsbevis-saker -	Rettighetsbevis Nei Utekontroll Nei	Ambulerende bemanning 1
Ant. kjøretøyreg. -		
Ant. mynd.kontr.LK -		
Ant. mynd.kontr.TK -		
	Infrastruktur	Årlige kostnader og inntekter
	Kontrollhall Har ikke hall	Husleie 40'
	Halløp, LK 0 (0 aktive)	Driftskostn. -
	Halløp, TK 0 (0 aktive)	Tot. byggkostn. 40'
	MC-bane Har ikke MC-bane	Leiekostn., Hall -
	Ant. skranke 0	Leiekostn., MC -
	Ant. plasser i teoriprøverom 0	Leieinntekter -

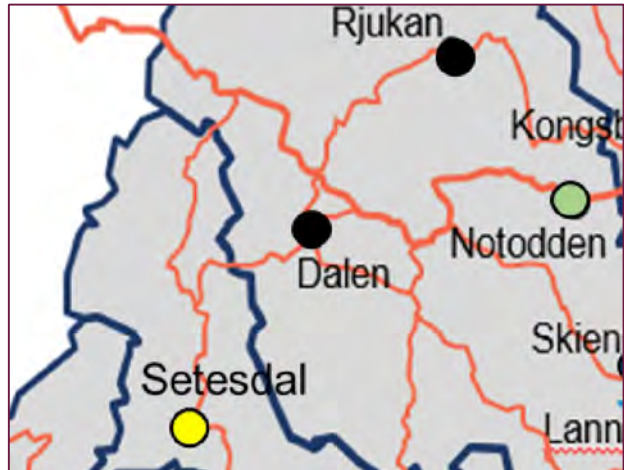
Konseptkriterier					
	Etterspørsel	Førerprøver, LK Ukjent Førerprøver, MC Ingen Førerprøver, TK Ingen	Teoriprøver Ingen Mynd.kontr., LK Ingen Mynd.kontr., TK Ingen	Skrankehenv. 2017 90 Est. skrankehenv. 0 fra 2021	
	Kapasitet	<i>Utnyttelse, halløp</i> LK: Tilbyr ikke slike kontroller TK: Tilbyr ikke slike kontroller	<i>Utnyttelse, teoriprøverom:</i> Har ikke tilbud <i>Ant. praktiske førerprøver per sensor:</i> Ukjent prøver/år		
	Kostnader	<i>Kostnadsnivå, husleie:</i> Ingen sammenlignbare	<i>Kostnadsnivå, drift:</i> Ingen driftskostnader	<i>Kostnadsnivå, totalt:</i> Ingen sammenlignbare tjenestesteder	
	Bygg	<i>Eier av bygg:</i> Ingvar Stange <i>Byggstørrelse</i> 27 kvm <i>Utløpsår</i> 3 mnd oppsigelse	<i>Gjennomført rehabilitering siste 5 år:</i> Nei <i>Rehabiliteringsbehov neste 5 år:</i> Nei		
	Brukerperspektivet	<i>Nærmeste tjenestesteder:</i> Rjukan & Notodden <i>Avstand til tjenestesteder:</i> --	<i>Est. reisetid til tjenestested:</i> ca 110 min & ca 120 min		

Øvrige kommentarer
Bygg: Kun oppmøtested, ikke noe bygg.

Tjenestested: Dalen i Telemark (Oppmøtested)

Vurdering av konseptkriteriene

Etterspørselen etter trafikkantjenester i Dalen i Telemark vurderes som veldig lav. Det er også knyttet usikkerhet til om det er tilstrekkelig trafikkgrunnlag for å kunne gjennomføre en kvalitativ tilstrekkelig god vurdering ved praktisk førerprøve klasse B. Trafikkstasjon i Notodden ligger henholdsvis 120 minutters. Dette anses som moderate avstander for brukere som normalt henvender seg ved oppmøtestedet.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Etterspørselsgrunnlaget ved Dalen i Telemark vurderes å være for lavt til at det ikke er hensiktsmessig å opprettholde dagens tjenestetilbud. Capgemini Consulting mener derfor at oppmøtestedet bør legges ned, og at brukerne må henvende seg ved andre tjenestesteder i området.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer fjernes behovet for ambulerende bemanning

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å legge ned oppmøtestedet i Dalen i Telemark innebærer at brukere må reise til andre tjenestesteder for å få levert tjenester. Ved nedleggelse også i Rjukan, forventes hovedaktiviteten å overføres til Notodden som er 120 minutter i reisetid unna.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Effekter

Nedleggelsen av Dalen i Telemark vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende de totale husleiekostnadene på 40 000 kr.

Tjenestested: Kongsberg (Kundesenter)



Nøkkelinformasjon	
Adresse	Gomsrudveien 130 3610 Kongsberg
Region	Sør
Fylke	Buskerud
Åpningstid	35 t/uke
Befolknings tetthet i området	Middels
Drop in, teori prøve	5,5 t/uke
Samlokalisert	Ja - Drift og vedl., Plan og forv., Asfalt og vegoppmerk.
Utleie av areale	Nei
Utleie av halløp	Nei
Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017	
Ant. førerpr. LK	1 093
Ant. førerpr. MC	53
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teori prøver	1 328
Ant. rettighetsbevis-saker	5 228
Ant. kjøretøyreg.	15 110
Ant. mynd.kontr.LK	-
Ant. mynd.kontr.TK	-

Tjenestetilbud			
Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Nei
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.TK	Nei
Teori prøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte			
Trafikant	2	Utekontroll	0
Kjøretøy	0	Andre	3-4
Merkantil	3		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur	
Kontrollhall	Har ikke hall
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Uspes.
Ant. skranke	4
Ant. plasser i teori prøve rom	9

Årlige kostnader og inntekter	
Husleie	-
Driftskostn.	700' (850')
Tot. byggkostn.	700' (850')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

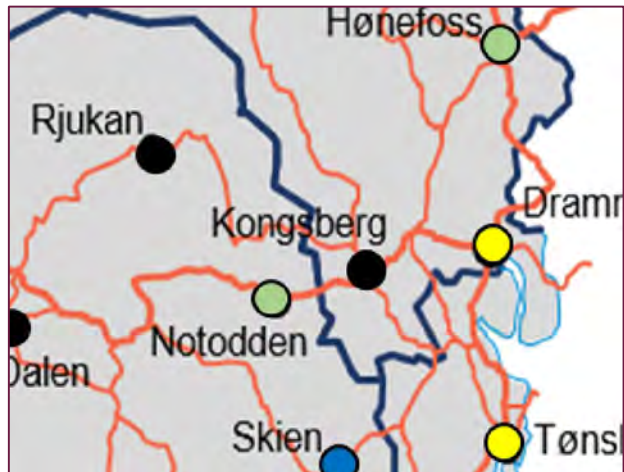
Konseptkriterier						
	Førerprøver, LK	Middels	Teori prøver	Lav	Skrankehenv. 2017	13 746
	Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Ingen	Est. skrankehenv. fra 2021	< 4 000
	Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Ingen		
	Kapasitet	<i>Utnyttelse, halløp</i>	<i>Utnyttelse, teori prøve rom:</i>		10%	ift. åpningstiden
		<i>LK: Tilbyr ikke slike kontroller</i>				<i>Ant. praktiske førerprøver per sensor: 573 prøver/år</i>
	Kostnader	<i>Kostnadsnivå, husleie:</i>	<i>Kostnadsnivå, drift:</i>		<i>Kostnadsnivå, totalt:</i>	
		Ingen husleiekostnader	Over gjennomsnittet for kundesentre		Under gjennomsnittet for kundesentre	
	Bygg	<i>Eier av bygg:</i> Statens vegvesen	<i>Gjennomført rehabilitering siste 5 år:</i>	Nei		
		<i>Byggstørrelse</i> 437 kvm	<i>Rehabiliteringsbehov neste 5 år:</i>	Nei		
	Brukerperspektivet	<i>Nærmeste tjenestesteder:</i> Notodden & Drammen				
		<i>Avstand til tjenestesteder:</i> 35 km & 45 km	<i>Est. reisetid til tjenestested:</i> 40 min & 45 min			

Øvrige kommentarer

Tjenestested: Kongsberg (Kundesenter)

Vurdering av konseptkriteriene

Etterspørselen i Kongsberg etter praktiske førerprøver klasse B vurderes som moderat men lav for øvrige tjenester som leveres. Tjenestestedene i Notodden og Drammen ligger henholdsvis 40 og 45 minutters reisetid unna. Dette anses som korte avstander for brukere som normalt henvender seg ved kundesenteret i Kongsberg. Dagens tjenestested bygges av Statens vegvesen hvilket gir fleksibilitet ved eventuell nedleggelse.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Nærheten til Notodden og Drammen, sett i sammenheng med etterspørselsgrunnlaget etter trafikantjenester, gjør at det vurderes som ikke tilstrekkelig å opprettholde dagens tjenestested i Kongsberg. Capgemini Consulting mener derfor at kundesenteret bør legges ned.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved nedleggelse av tjenestestedet vil det ikke lenger være et ressursbehov i Kongsberg

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å legge ned kundesenteret i Kongsberg innebærer at brukerne må reise til Notodden eller Drammen for å gjennomføre praktiske førerprøver klasse B og MC samt teoriprøver. Avstanden til trafikstasjonen er bare 40 og 45 min noe som vurderes som rimelig med tanke på etterspørselsvolumet og hvor ofte den enkelte bruker etterspør tjenestene.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Ved nedleggelse av tjenestestedet i Kongsberg vil det også være mulig å avhende bygget som Statens vegvesen eier her. Eventuell avhending må ta hensyn til ansatte fra andre funksjoner i Statens vegvesen som er samlokalisert på dagens tjenestested.

Effekter

Nedleggelsen av Kongsberg vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende de totale byggkostnadene på 850 000 kr.

Tjenestested: Kragerø (Oppmøtested)



Nøkkelinformasjon		
Adresse	Ikke eget bygg	
Region	Sør	Fylke Telemark
Befolkingstetthet i området	Lav	Åpningstid - t/uke
Samlokalisert	Nei	Drop in, teoriprøve - t/uke
Utleie av areale	Nei	
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane Nei

Produksjonstall 2017	
Ant. førerpr. LK	220
Ant. førerpr. MC	-
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	-
Ant. rettighetsbevis-saker	-
Ant. kjøretøyreg.	-
Ant. mynd.kontr.LK	-
Ant. mynd.kontr.TK	-

Tjenestetilbud			
Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Nei
Førerpr. MC	Nei	Mynd.kontr.LK	Nei
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.TK	Nei
Teoriprøve	Nei	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Nei		

Antall ansatte			
Trafikant	0	Utekontroll	0
Kjøretøy	0	Andre	0
Merkantil	0		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	Uspes.		

Infrastruktur	
Kontrollhall	Har ikke hall
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Har ikke MC-bane
Ant. skranke	0
Ant. plasser i teoriprøverom	0

Årlige kostnader og inntekter	
Husleie	-
Driftskostn.	-
Tot. byggkostn.	-
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

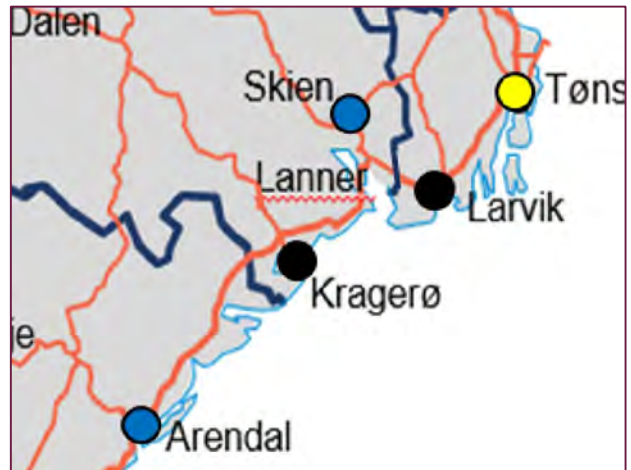
Konseptkriterier					
Etterspørsel	Førerprøver, LK	Ukjent	Teoriprøver	Ingen	Skrankehenv. 2017 220
	Førerprøver, MC	Ingen	Mynd.kontr., LK	Ingen	Est. skrankehenv. 0
	Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Ingen	fra 2021
Kapasitet	<i>Utnyttelse, halløp</i> LK: Tilbyr ikke slike kontroller TK: Tilbyr ikke slike kontroller		<i>Utnyttelse, teoriprøverom:</i> Har ikke tilbud Ant. praktiske førerprøver per sensor: Ukjent prøver/år		
	Kostnader	<i>Kostnadsnivå, husleie:</i> Ingen husleiekostnader		<i>Kostnadsnivå, drift:</i> Ingen driftskostnader	
			<i>Kostnadsnivå, totalt:</i> Ingen eiendomskostnader		
Bygg	<i>Eier av bygg:</i> -		<i>Gjennomført rehabilitering siste 5 år:-</i>		
	<i>Byggstørrelse</i> - kvm		<i>Rehabiliteringsbehov neste 5 år:</i> Nei		
	<i>Utløpsår</i> -				
Brukerperspektivet	<i>Nærmeste tjenestesteder:</i> Skien & Larvik			<i>Est. reisetid til tjenestested:</i> ca 65 min & ca 75 min	
	<i>Avstand til tjenestesteder:</i> --				

Øvrige kommentarer
Bygg: Kun oppmøtested, ikke noe bygg.

Tjenestested: Kragerø (Oppmøtested)

Vurdering av konseptkriteriene

Etterspørselen etter trafikkantjenester i Kragerø vurderes som veldig lav. Det er også knyttet usikkerhet til om det er tilstrekkelig trafikkgrunnlag for å kunne gjennomføre en tilstrekkelig kvalitativ vurdering ved praktisk førerprøve klasse B. Det nærmeste tjenestestedet i Skien er innenfor moderat avstand (75 min reisetid).



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Etterspørselsgrunnet ved Kragerø vurderes å være for lavt til at det ikke er hensiktsmessig å opprettholde dagens tjenestetilbud. Capgemini Consulting mener derfor at oppmøtestedet bør legges ned, og at brukerne må henvende seg ved andre tjenestesteder i området.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer fjernes behovet for ambulerende bemanning.

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å legge ned oppmøtestedet i Kragerø innebærer at brukere må reise til andre tjenestesteder for å få levert tjenester. Ved nedleggelse også i Larvik, forventes det at hovedaktiviteten overføres til Skien som er 75 minutter i reisetid unna.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Effekter

Det er ingen bygg- eller leiekostnader forbundet med Kragerø oppmøtested.

Tjenestested: Larvik (Kundesenter)



Nøkkelinformasjon		
Adresse	Nansetgata 36 3256 Larvik	
Region	Sør	Fylke Vestfold
Åpningstid	22 t/uke	
Befolkingstetthet i området	Middels	Drop in, teoriprøve 11 t/uke
Samlokalisert	Nei	
Utleie av areale	Nei	
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane Nei

Produksjonstall 2017	
Ant. førerpr. LK	1 453
Ant. førerpr. MC	-
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	3 548
Ant. rettighetsbevis-saker	8 802
Ant. kjøretøyreg.	21 265
Ant. mynd.kontr.LK	-
Ant. mynd.kontr.TK	-

Tjenestetilbud			
Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Nei	Mynd.kontr.LK	Nei
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.TK	Nei
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte			
Trafikant	1	Utekontroll	0
Kjøretøy	0	Andre	0
Merkantil	2		
Tilsyn og godkjenning	1		
Ambulerende bemanning	Uspes.		

Infrastruktur	
Kontrollhall	Har ikke hall
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Har ikke MC-bane
Ant. skranke	5
Ant. plasser i teoriprøverom	14

Årlige kostnader og inntekter	
Husleie	650'
Driftskostn.	550'
Tot. byggkostn.	1 200'
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

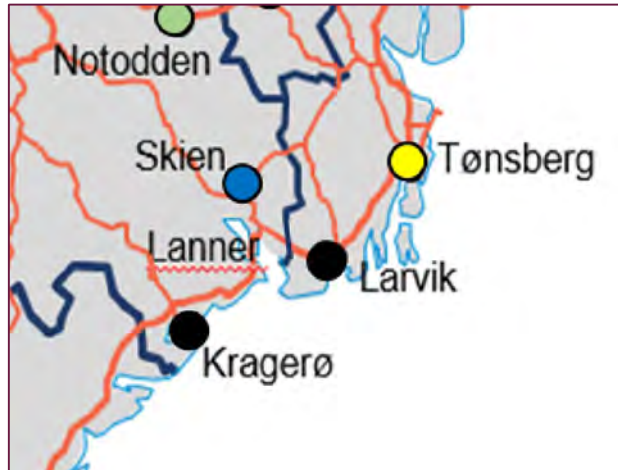
Konseptkriterier						
	Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Middels	Skrankehenv. 2017	22 309
	Førerprøver, MC	Ingen	Mynd.kontr., LK	Ingen	Est. skrankehenv. fra 2021	< 8 500
	Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Ingen		
	Utnyttelse, halløp LK: Tilbyr ikke slike kontroller TK: Tilbyr ikke slike kontroller		Utnyttelse, teoriprøverom: 25 % ift. åpningstiden Ant. praktiske førerprøver per sensor: - prøver/år			
		Kostnadsnivå, husleie: Under gjennomsnittet for kundesentre		Kostnadsnivå, drift: Over gjennomsnittet for kundesentre		Kostnadsnivå, totalt: Over gjennomsnittet for kundesentre
		Eier av bygg: Cass Invest Byggstørrelse 550 kvm Utløpsår 2020		Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei		
			Nærmeste tjenestesteder: Tønsberg & Skien Avstand til tjenestesteder: 34 km & 30 km		Est. reisetid til tjenestested: 30 min & 35 min	

Øvrige kommentarer	

Tjenestested: Larvik (Kundesenter)

Vurdering av konseptkriteriene

Kostnadsnivå for Larvik kundesenter vurderes som relativt høyt sammenlignet med tilsvarende kundesentre. Etterspørselen etter teoriprøver og praktiske førerprøver klasse B er moderat. Avstanden til trafikkstasjonene i Tønsberg og Skien ligger henholdsvis 30 og 35 minutters reisetid unna, noe anses som korte avstander for brukere som normalt henvender seg ved kundesenteret i Mandal. Dagens kundesenter leies av en privat aktør og kontrakten utløper i 2020, hvilket gir fleksibilitet ved eventuell nedleggelse.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Etterspørselsgrunnlaget etter trafikanttjenester ved Larvik, sett i sammenheng med nærheten til Tønsberg og Skien trafikkstasjon vurderes å være for lavt til at det ikke er tilstrekkelig å opprettholde dagens tjenestetilbud. Capgemini Consulting mener derfor at kundesenteret bør legges ned.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved nedleggelse av tjenestestedet vil det ikke lenger være et ressursbehov i Larvik med hensyn til betjening av trafikanttjenester.

Konsekvenser for brukere

Foreslått nedleggelse av tjenestestedet i Larvik vil medføre at brukerne må reise til Tønsberg og Skien ved behov for trafikanttjenester. Brukerne vil altså få en endret reisevei og reisetid. Avstanden til tjenestestedene Tønsberg og Skien vurderes som rimelig med tanke på etterspørselen som i dag betjenes i Larvik.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Capgemini Consulting sitt forslag innebærer at det ikke lenger er behov for infrastruktur i Larvik

Effekter

Nedleggelsen av Larvik vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende de totale eiendomskostnadene på 1 200 000 kr.

Tjenestested: Notodden (Sambruksstasjon)



Nøkkelinformasjon		
Adresse	Semsavn 42 3676 Notodden	
Region	Sør	Fylke Telemark
Befolkningstetthet i området	Lav	Åpningstid 35 t/uke
Samlokalisert	Ja - Drift og vedl., Plan og forv., Veg, Elektro, Øko., Utbygging, Bruseksjon, Prosj. E134, Interservice, Lønn	
Utleie av areale	Nei	
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane Nei

Produksjonstall 2017	
Ant. førerpr. LK	1 473
Ant. førerpr. MC	62
Ant. førerpr. TK	202
Ant. teoriprøver	1 668
Ant. rettighetsbevis-saker	4 698
Ant. kjøretøyreg.	14 746
Ant. mynd.kontr.LK	1 204
Ant. mynd.kontr.TK	350

Tjenestetilbud		
Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK
Teoriprøve	Ja	Utekontroll
Rettighetsbevis	Ja	

Antall ansatte		
Trafikant	3	Utekontroll
Kjøretøy	6	Andre Uspes.
Merkantil	6	
Tilsyn og godkjenning	0	
Ambulerende bemanning	0	

Infrastruktur	
Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	1 (1 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	6
Ant. plasser i teoriprøverom	7

Årlige kostnader og inntekter	
Husleie	2 367' (4 200')
Driftskostn.	733' (1 300')
Tot. byggkostn.	3 100' (5 500')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier						
	Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Lav	Skrankehenv. 2017	15 555
	Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Middels	Est. skrankehenv. fra 2021	< 4 500
	Førerprøver, TK	Lav	Mynd.kontr., TK	Middels		
	Utnyttelse, halløp		Utnyttelse, teoriprøverom:		15% ift. åpningstiden	
	LK:	35% Kjøretøy, 0% andre	TK:	20% Kjøretøy, 15% andre		Ant. praktiske førerprøver per sensor: 579 prøver/år
	Kostnadsnivå, husleie:		Kostnadsnivå, drift:		Kostnadsnivå, totalt:	
	Under gjennomsnittet for sambruksstasjoner		Over gjennomsnittet for sambruksstasjoner		Under gjennomsnittet for sambruksstasjoner	
	Eier av bygg: Statsbygg		Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei			
	Byggstørrelse 1993 kvm		Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei			
	Utløpsår 2022					
	Nærmeste tjenestesteder: Kongsberg & Skien					
	Avstand til tjenestesteder: 35 km & 67 km		Est. reisetid til tjenestested: 40 min & 80 min			

Øvrige kommentarer

Ansatte: Det sitter 1 leder her. En av medarbeiderne som er oppført som teknisk har ikke oppgaver i hall. Denne medarbeideren har i hovedsak oppgaver innen TS + mengdetreningskvalder + noe utekontroll lette kjøretøy. Det er oppført 7 stk på utekontroll (tungbil) Dramme, og disse er lokalisert både i Drammen, Notodden, Hønefoss og Gol. Har ansvar for tungbilkontroll i hele området (Øvre Telemark og Buskerud).

Tjenestested: Notodden (Sambruksstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Sambruksstasjonen i Notodden har lav etterspørsel etter teoriprøver, praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser samt en moderat etterspørsel etter førerprøver for klasse B og myndighetskontroll. Kapasitetsutnyttelsen av halløpet ikke tilstrekkelig i forhold kravene som er satt i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi (50 pst) selv med utnyttelsen fra utekontroll. Sambruksstasjonen eies av Statsbygg, og leiekontrakten utløper i 2022 hvilket gir fleksibilitet ved eventuelle nedskaleringer. Avstanden til de nærmeste tjenestestedene i Skien (80 min) og Kongsberg (40 min) vurderes som kort.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Capgemini forslår å opprettholde dagens sambruksstasjon i Notodden for å sikre tilstrekkelig tilbud praktiske førerprøver klasse B og teoriprøver Øvre Telemark. Etterspørselen etter praktiske førerprøver for MC og tunge kjøretøy vurderes som for lav til å opprettholde tilbudet og Opprettholdelsen av Notodden som en sambruksstasjon må ses i sammenheng med forslaget om nedleggelse av Rjukan, Kongsberg og Dalen i tillegg til at den ligger strategisk plassert i forhold til utekontroll langs E134.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, vil det estimerte ressursbehovet ved tjenestestedet være:

- 1-2 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 1 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)
- 5-6 årsverk med teknisk kontrollkompetanse for å avvikle myndighetskontroller

Konsekvenser for brukere

Foreslåtte endringer i tjenestetilbudet vil medføre at brukerne må reise til Tønsberg (94 min) eller Drammen (80 min) for praktiske førerprøver innen MC og tunge klasser.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Endringene i tjenestetilbudet i Notodden vil ikke skape behov for endringer i kapasitet og infrastruktur. Trafikkstasjonen har allerede nødvendig infrastruktur og tilstrekkelig ledig hallkapasitet til å betjene deler av etterspørsel etter avviklingen av hallkontroll i Rjukan og Skien

Effekter

Opprettholdelsen av sambruksstasjonen i Notodden medfører lite eller ingen endringer på dagens kostnadsnivå.

Tjenestested: Rjukan (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon		
Adresse	Svaddevn 157 3660 Rjukan	
Region	Sør	Fylke Telemark
Befolkingstetthet i området	Lav	
Samlokalisert	Nei	
Utleie av areale	Nei	
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane Nei
		Åpningstid 7 t/uke
		Drop in, teoriprøve 5,5 t/uke

Produksjonstall 2017	
Ant. førerpr. LK	239
Ant. førerpr. MC	-
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	380
Ant. rettighetsbevis-saker	742
Ant. kjøretøyreg.	1 670
Ant. mynd.kontr.LK	89
Ant. mynd.kontr.TK	-

Tjenestetilbud			
Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Nei		
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.LK	Ja
Teoriprøve	Ja	Mynd.kontr.TK	Nei
Rettighetsbevis	Ja	Utekontroll	Nei

Antall ansatte			
Trafikant	0	Utekontroll	0
Kjøretøy	0	Andre	0
Merkantil	0		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	3		

Infrastruktur	
Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	1 (1 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Har ikke MC-bane
Ant. skranke	2
Ant. plasser i teoriprøverom	Uspes.

Årlige kostnader og inntekter	
Husleie	250'
Driftskostn.	50'
Tot. byggkostn.	300'
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier						
Etterspørsel	Førerprøver, LK	Lav	Teoriprøver	Lav	Skrankehenv. 2017	2 118
	Førerprøver, MC	Ingen	Mynd.kontr., LK	Lav	Est. skrankehenv. fra 2021	< 1 000
	Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Ingen		
Kapasitet	Utnyttelse, halløp LK: 25 % Kjøtøy , 0% andre TK: Tilbyr ikke slike kontroller		Utnyttelse, teoriprøverom: Ant. praktiske førerprøver per sensor: Ukjent prøver/år		Ukjent	ift. åpningstiden
	Kostnader	Kostnadsnivå, husleie: Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner		Kostnadsnivå, drift: Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner		Kostnadsnivå, totalt: Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner
Bygg		Eier av bygg: Svaddevegen 135 AS Byggstørrelse 226 km Utløpsår 2019		Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Ja		
		Brukerperspektivet	Nærmeste tjenestesteder: Notodden & Kongsberg			
Avstand til tjenestesteder: 68 km & 94 km			Est. reisetid til tjenestested: 60 min & 100 min			

Øvrige kommentarer
Bygg: Leier/benyttar bare deler av tomten. Kontrollhall: Halltilbud hver 14. dag. Ansatte: Rjukan bemannes av to merkantile + en sensor + annenhver fredag en teknisk medarbeider

Tjenestested: Rjukan (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Etterspørselen i Rjukan etter teoriprøver og praktiske førerprøver klasse B vurderes som lav. Videre er det lav etterspørsel etter myndighetskontroller av lette kjøretøy, og kapasitetsutnyttelsen er ikke tilstrekkelig i forhold kravene som er satt i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi. Statens vegvesen eier trafikkstasjonbygget, og har dermed noe fleksibilitet med hensyn til eventuell nedleggelse av tjenestestedet. Avstanden til de nærmeste tjenestestedene, som er Notodden, vurderes som moderat. Dagens trafikkstasjon leies av en privat aktør og kontrakten utløper i 2019, hvilket gir fleksibilitet ved eventuell nedleggelse.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Nåsituasjonen tyder på at det ikke er et stort nok etterspørselsgrunnlag til at det er hensiktsmessig å beholde dagens tjenestetilbud. Med lav etterspørsel fra brukerne og moderate avstander til alternative tjenestesteder foreslår Capgemini Consulting å legge ned dagens tjenestested i Rjukan

Konsekvenser for ressursbehov

Ved nedleggelse av tjenestestedet vil det ikke lenger være et ressursbehov i Rjukan, samt ambulerende bemanning med hensyn til betjening av trafikant- og kjøretøytjenester

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å legge ned Rjukan innebærer at bruker må reise til andre tjenestesteder for å få levert tjenester. Hovedaktiviteten å overføres til Notodden som er 60 minutter i reisetid unna.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Ved nedleggelse av trafikkstasjonen i Rjukan kan bygget potensielt avhendes.

Effekter

Nedleggelsen av Rjukan vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende de totale byggkostnadene på 300 000 kr.

Tjenestested: Skien (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Leirvollen 10 3736 Skien		
Region	Sør	Fylke	Telemark
Befolkningstetthet i området	Høy	Åpningstid	35 t/uke
Samlokalisert	Nei	Drop in, teoriprøve	16,5 t/uke
Utleie av areale	Nei	Utleie av MC-bane	Nei
Utleie av halløp	Nei		

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	2 655
Ant. førerpr. MC	321
Ant. førerpr. TK	195
Ant. teoriprøver	5 094
Ant. rettighetsbevis-saker	14 150
Ant. kjøretøyreg.	34 444
Ant. mynd.kontr.LK	1 860
Ant. mynd.kontr.TK	679

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	9	Utekontroll	0
Kjøretøy	7	Andre	0
Merkantil	11		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	3 (2 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	8
Ant. plasser i teoriprøverom	10

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	3 300'
Driftskostn.	900'
Tot. byggkostn.	4 200'
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	50'
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Høy	Teoriprøver	Høy	Skrankehenv. 2017	38 732
Førerprøver, MC	Middels	Mynd.kontr., LK	Høy	Est. skrankehenv. fra 2021	< 13 500
Førerprøver, TK	Lav	Mynd.kontr., TK	Middels		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:	35 %
LK: 30 % Kjø.tøy, 0 % andre	ift. åpningstiden	
TK: 40 % Kjø.tøy, 5 % andre	Ant. praktiske førerprøver per sensor: 352 prøver/år	



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner



Bygg

Eier av bygg: Statsbygg	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei
Byggstørrelse 2076 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei
Utløpsår 2023	



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder: Larvik & Tønsberg	
Avstand til tjenestesteder: 42 km & 63 km	Est. reisetid til tjenestested: 50 min & 50 min

Øvrige kommentarer

Kontrollhall: Grav i hall bare på tungbilløpet og den ene lette løpet. Ansatte: Sitter 3 ledere her

Tjenestested: Skien (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen i Skien har en moderat/høy etterspørsel etter tjenestene som leveres. Kapasitetsutnyttelsen av halløpene er likevel lavere enn kravene i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi. Kostnadsnivået vurderes til å være høyere enn ved tilsvarende tjenestesteder. Trafikkstasjonen eies av Statsbygg, og leiekontrakten utløper i 2023 og må reforhandles/sies opp ved en endring av lokasjon. Avstanden til Tønsberg er 55 min, noe som vurderes som kort.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

En samlet vurdering av konseptkriteriene tyder på at det ikke er tilstrekkelig å opprettholde dagens tjenestetilbud. Capgemini Consulting mener det vil være en bedre løsning å gå bort fra dagens trafikkstasjon og heller etablere et servicekontor som tilbyr teoriprøver og praktiske førerprøver innen klasse B.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, vil det estimerte ressursbehovet ved tjenestestedet være:

- 2-3 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 6-7 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

Foreslåtte endringer i tjenestetilbudet vil medføre at brukerne må reise til Tønsberg for praktiske førerprøver MC og tunge klasser samt myndighetskontroll. En spørreundersøkelse gjennomført av Statens vegvesen viser at en stor andel av de profesjonelle brukerne foretrekker Tønsberg framfor Skien, gitt tilstrekkelig kapasitet. Dette antyder at Skien ofte blir valgt med på bakgrunn av andre grunner en reisetid som f.eks ledig kapasitet.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Det nye servicekontoret i Skien kan vurderes samlokalisert med andre offentlige virksomheter, som f.eks. kommunen, eller eventuelt vegkontoret i Gjerpenggaten. Ved etablering på ny lokasjon kan dagens tjenestestedbygg, som leies av Statsbygg, potensielt avhendes. Tjenestestedet har potensiale for å etablere et saksbehandlingssenter for håndtering av spesialiserte saksbehandlingsoppgaver, da bemanningen er tilstrekkelig med hensyn til hensiktsmessig størrelse på fagmiljøer.

Effekter








Omgjøringen til servicekontor vil medføre en årlig kostnadsbesparelse på tilsvarende 4 200 000 kroner. Årlige kostnader for et middels servicekontor er estimert til 750 000. Total kostnadsbesparelse anslås dermed å være 3 450 000 kroner

Tjenestested: Tønsberg , Ås (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon		
Adresse	Åshaugveien 31 3170 Sem	
Region	Sør	Fylke Vestfold
Befolkningstetthet i området	Høy	Åpningstid 35 t/uke
Samlokalisert	Nei	Drop in, teoriprøve - t/uke
Utleie av areale	Nei	
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane Nei

Produksjonstall 2017	Tjenestetilbud	Antall ansatte
Ant. førerpr. LK 3 666	Førerpr. LK Ja Kjøretøyregistrering Ja	Trafikant 12 Utekontroll 0
Ant. førerpr. MC 440	Førerpr. MC Ja	Kjøretøy 12 Andre 0
Ant. førerpr. TK 293	Førerpr. TK Ja Mynd.kontr.LK Ja	Merkantil 15
Ant. teoriprøver -	Teoriprøve Nei Mynd.kontr.TK Ja	Tilsyn og godkjenning 3
Ant. rettighetsbevis-saker 15 865	Rettighetsbevis Ja Utekontroll Nei	Ambulerende bemanning Uspes.
Ant. kjøretøyreg. 45 103		
Ant. mynd.kontr.LK 3 689	Infrastruktur	Årlige kostnader og inntekter
Ant. mynd.kontr.TK 1 958	Kontrollhall Leier	Husleie 3 100'
	Halløp, LK 2 (2 aktive)	Driftskostn. 900'
	Halløp, TK 1 (1 aktive)	Tot. byggkostn. 4 000'
	MC-bane Leier	Leiekostn., Hall -
	Ant. skranke 6	Leiekostn., MC -
	Ant. plasser i teoriprøverom 0	Leieinntekter -

Konseptkriterier		
	Etterspørsel Førerprøver, LK Høy Førerprøver, MC Høy Førerprøver, TK Middels	Teoriprøver Ingen Mynd.kontr., LK Høy Mynd.kontr., TK Høy Skrankehenv. 2017 43 952 Est. skrankehenv. fra 2021 < 9 500
	Kapasitet Utnyttelse, halløp LK:  55 % Kjøretøy , 0 % andre TK:  100 % Kjøretøy , 5 % andre	Utnyttelse, teoriprøverom: Har ikke tilbud Ant. praktiske førerprøver per sensor: 367 prøver/år
	Kostnader Kostnadsnivå, husleie: Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Kostnadsnivå, drift: Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner Kostnadsnivå, totalt: Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner
	Bygg Eier av bygg: Statsbygg Byggstørrelse 1971 kvm Utløpsår 2030	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei
	Brukerperspektivet Nærmeste tjenestesteder: Larvik & Drammen Avstand til tjenestesteder: 34 km & 61 km	Est. reisetid til tjenestested: 30 min & 45 min

Øvrige kommentarer

Bygg: Underetasjen er brukt av sivilforsvaret. Kontrollhall: Grav i hall bare på tungbilløpet og den ene lette løpet. Ansatte: Ledere på nivå 2 og 3 samt stab er ikke inkludert Det sitter 3 ledere her

Tjenestested: Tønsberg , Ås (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen i Tønsberg har en høy etterspørsel etter samtlige tjenester som leveres men unntak av praktiske førerprøver for tunge kjøretøy som er moderat. Tjenestestedene er et av de få som oppfyller kravene til kapasitetsutnyttelse av kontrollhallene satt i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi. Avstanden til de nærmeste tjenestestedene i Larvik (30 min) og Drammen (45 min) vurderes som kort. Trafikkstasjonen eies av Statsbygg, og leiekontrakten utløper i 2030 og må eventuelt reforhandles/sies opp ved en opprettelse av Lanner.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

I forslaget til ny tjenestestruktur vurderer Capgemini Consulting det som hensiktsmessig å opprettholde trafikkstasjonen på Tønsberg. Ved implementeringen av foreslåtte endringer i Telemark og Vestfold forventes økt etterspørsel etter praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser samt myndighetskontroll. Over tid kan myndighetskontroll potensielt flyttes fra Tønsberg til ny sambrukstasjon i Lanner, dersom denne realiseres.. Dersom en ny kontrollstasjon bygges på Lanner, mener Capgemini Consulting at tjenestestedet i Ås i Tønsberg kan legges ned, og at det i stedet kan etableres et servicekontor. Dersom det er tilstrekkelig kapasitet, kan servicekontoret i så fall

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, vil det estimerte ressursbehovet ved tjenestestedet være:

- 1-2 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 8-9 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)
- 7-8 årsverk med teknisk kontrollkompetanse for å avvikle myndighetskontroller

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å opprettholde tilbudet ved trafikkstasjonen i Tønsberg vil ikke medføre noen endringer i for brukerne som normalt henvender seg ved dette tjenestestedet.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Opprettholdelse av tjenestetilbudet i Tønsberg vil ikke skape behov for endringer i kapasitet og infrastruktur. Trafikkstasjonen har allerede nødvendig infrastruktur og tilstrekkelig ledig hallkapasitet til å betjene etterspørsel etter avviklingen av hallkontroll i området. Tønsberg og Notodden har til sammen ledig kapasitet tilsvarende omtrent 5500 kontroller av lette kjøretøy og 1400 kontroller av tunge kjøretøy, og etterspørselen som forventes overført er 2000 kontroller av lette kjøretøy fra Rjukan og Skien, og 700 kontroller av tunge kjøretøy fra Skien. Praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser sentreres ved tjenestestedet i Tønsberg (Ås) noe som medfører at antall årlig gjennomførte prøver i Tønsberg vil øke fra 450 til 880 for MC og 300 til 700 for tunge førerkortklasser.

Effekter

Opprettholdelsen av trafikkstasjonen i Tønsberg medfører lite eller ingen endringer på dagens kostnadsnivå. Tjenestestedet har potensiale for å etablere et saksbehandlingssenter for håndtering av spesialiserte saksbehandlingsoppgaver, da bemanningen er tilstrekkelig med hensyn til hensiktsmessig størrelse på fagmiljøer.

Tjenestested: Tønsberg, St. park (Kundesenter)



Nøkkelinformasjon		
Adresse Statens Park bygg D, Anton Jenssensgt. 5, Tønsberg		
Region Sør	Fylke Vestfold	Åpningstid - t/uke
Befolkingstetthet i området Høy	Drop in, teoriprøve 9,5 t/uke	
Samlokalisert Ja - Vegavd. Vestfold, Offentlige etater		
Utleie av areale Nei		
Utleie av halløp Nei		Utleie av MC-bane Nei

Produksjonstall 2017	
Ant. førerpr. LK	-
Ant. førerpr. MC	-
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	4 842
Ant. rettighetsbevis-saker	-
Ant. kjøretøyreg.	-
Ant. mynd.kontr.LK	-
Ant. mynd.kontr.TK	-

Tjenestetilbud			
Førerpr. LK	Nei	Kjøretøy-registrering	Nei
Førerpr. MC	Nei	Mynd.kontr.LK	Nei
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.TK	Nei
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Nei		

Antall ansatte			
Trafikant	0	Utekontroll	0
Kjøretøy	0	Andre	0
Merkantil	0		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	2		

Infrastruktur	
Kontrollhall	Har ikke hall
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Har ikke MC-bane
Ant. skranke	0
Ant. plasser i teoriprøverom	18

Årlige kostnader og inntekter	
Husleie	124' (4 900')
Driftskostn.	66' (2 600')
Tot. byggkostn.	190' (7 500')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier						
	Førerprøver, LK	Ingen	Teoriprøver	Høy	Skrankehenv. 2017	4 842
	Førerprøver, MC	Ingen	Mynd.kontr., LK	Ingen	Est. skrankehenv. fra 2021	< 5 000
	Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Ingen		
	<i>Utnyttelse, halløp</i> LK: Tilbyr ikke slike kontroller TK: Tilbyr ikke slike kontroller		<i>Utnyttelse, teoriprøverom:</i> 65% ift. åpningstiden Ant. praktiske førerprøver per sensor: Har ikke tilbud			
		Kostnadsnivå, husleie: Under gjennomsnittet for kundesentre		Kostnadsnivå, drift: Under gjennomsnittet for kundesentre		Kostnadsnivå, totalt: Under gjennomsnittet for kundesentre
		Eier av bygg: Farnmannsveien 50 ANS			Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei	
		Byggstørrelse	3762 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei		
	Utløpsår	2022				
	Nærmeste tjenestesteder: Larvik & Drammen					
	Avstand til tjenestesteder:	37 km & 63 km	Est. reisetid til tjenestested: 31 min & 50 min			

Øvrige kommentarer	
Tilbud: Kun teoriprøver.	

Tjenestested: Tønsberg, St. park (Kundesenter)

Vurdering av konseptkriteriene

Kundesenteret i Tønsberg har en høy etterspørsel etter teoriprøver. Avstanden til de nærmeste tjenestestedene i Larvik (30 min) og Drammen (45 min) vurderes som kort. Trafikkstasjonen eies av en private utleier og leiekontrakten utløper i 2022 og kan eventuelt reforhandles ved en opprettelse av Lanner.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

I forslaget til ny tjenestestruktur vurderer Capgemini Consulting det som hensiktsmessig å opprettholde kundesenteret på Tønsberg.

Dersom en ny kontrollstasjon bygges på Lanner, mener Capgemini Consulting at tjenestestedet i Ås i Tønsberg kan legges ned, og at det i stedet kan etableres et servicekontor. Dersom det er tilstrekkelig kapasitet, kan servicekontoret i så fall vurderes lokalisert i Statens park.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, vil det estimerte ressursbehovet ved tjenestestedet være:

- 1-2 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å opprettholde tilbudet ved kundesenteret i Tønsberg vil ikke medføre noen endringer i for brukerne som normalt henvender seg ved dette tjenestestedet.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Opprettholdelse av tjenestetilbudet i Tønsberg vil ikke skape behov for endringer i kapasitet og infrastruktur.

Effekter

Opprettholdelsen av kundesenteret i Tønsberg medfører lite eller ingen endringer på dagens kostnadsnivå.

Område - Agder

Capgemini Consulting det er behov for flere endringer i tjenestestrukturen i Agder. Det foreslås å gjøre tjenestestedene i Flekkefjord og Arendal til servicekontorer, og beholde dagens sambrukstasjon i Kristiansand. Videre foreslås det å legge ned tjenestestedene i Evje og Mandal.

Tjenestesteder

- Trafikkstasjoner
- Servicekontorer
- Sambruksstasjoner
- Legges ned
- Oppmøtested



Med forslaget til ny tjenestestruktur vil Flekkefjord, Kristiansand og Arendal betjene etterspørselen i Agder knyttet til teoretiske førerprøver og praktiske førerprøver for lette førerkortklasser. Tilbudet av resterende praktiske førerprøver vil sentreres i Kristiansand. Med samme etterspørsel i Agder som i 2017, forventes Kristiansand å gå fra å betjene 350 MC-prøver og 400 prøver for tunge førerkortklasser til henholdsvis 630 og 850 prøver.

Kristiansand vil også være hovedleverandør av myndighetskontroll i Agder i foreslått tjenestestruktur. Sambrukstasjonen er tungbilbransjens førsteprioritet for fremstilling av kjøretøy, og stasjonen har i dag tilstrekkelig kapasitet til å kunne håndtere etterspørselen som overføres fra de tjenestestedene der tilbudet reduseres. I dag håndterer sambrukstasjonen i Kristiansand omlag 2500 kontroller av lette kjøretøy og 600 kontroller av tunge kjøretøy, med en kapasitetsutnyttelse på omtrent 35% av halløp for både lette og tunge kjøretøy. Med foreslått tjenestestruktur og opprettholdelse av dagens etterspørsel i Agder forventes tjenestestedet i Kristiansand å betjene 4700 kontroller av lette kjøretøy og 1200 kontroller av tunge kjøretøy. Kapasitetsutnyttelsen av halløpene vil da øke med rundt 30%.

Servicekontoret i Flekkefjord kan vurderes samlokalisert med offentlige virksomheter, eksempelvis kommunen, mens servicekontoret i Arendal vil kunne samlokaliseres med vegkontoret, gitt ledig kapasitet. Det vil imidlertid fremdeles være behov for å opprettholde utekontrollaktiviteten i Arendal, og neddimensjonering av dagens sambrukstasjon til kontrollstasjon vil kreve forhandlinger med Statsbygg, som eier bygget. Foreslåtte endringer i tjenestestrukturen innebærer at trafikkstasjonene i Evje og Flekkefjord som eies av Statens vegvesen potensielt kan avhendes. Her må vurderingen om avhending i så fall hensynta de ansatte fra andre funksjoner som er samlokalisert i disse byggene.

Utekontrolldelen ved sambrukstasjonen i Kristiansand kan potensielt flyttes i fremtiden, dersom planene om utbygging av ringvei rundt Kristiansand realiseres. I så tilfelle vil tungbiltrafikken på Rige forsvinne, og Lohneliet forventes å bli ny kontrollplass, eventuelt en sambrukstasjon. Foreløpig er det imidlertid ikke besluttet at ringveien skal bygges.

Foreslåtte endringer i tjenestestruktur og -tilbud vil innebære et endret ressursbehov i Agder. Anslått ressursbehov er 8 årsverk for å betjene myndighetskontroller, 16-17 årsverk for å betjene praktiske

førerprøver og 6-7 årsverk for å betjene teoriprøver og skranketilbud. Med dagens bemanning i området på 64 årsverk tilsvarer dette en overtallighet på mellom 32 og 34 årsverk.

Tjenestested: Arendal, Stoa (Sambruksstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Frolandsveien 175 4848 Arendal		
Region	Sør	Fylke	Aust-Agder
Befolkningstetthet i området	Høy	Åpningstid	35 t/uke
Samlokalisert	Nei		
Utleie av areale	Nei		
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane	Nei
Drop in, teoriprøve	22 t/uke		

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	2 700
Ant. førerpr. MC	199
Ant. førerpr. TK	448
Ant. teoriprøver	4 866
Ant. rettighetsbevis-saker	12 026
Ant. kjøretøyreg.	33 902
Ant. mynd.kontr.LK	1 960
Ant. mynd.kontr.TK	588

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Ja
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	11	Utekontroll	2
Kjøretøy	7	Andre	0
Merkantil	9		
Tilsyn og godkjenning	1		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	2 (2 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Eier
Ant. skranke	6
Ant. plasser i teoriprøverom	11

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	4 600'
Driftskostn.	1 000'
Tot. byggkostn.	5 600'
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Høy	Teoriprøver	Høy	Skrankehenv. 2017	36 348
Førerprøver, MC	Middels	Mynd.kontr., LK	Høy	Est. skrankehenv. fra 2021	< 12 500
Førerprøver, TK	Høy	Mynd.kontr., TK	Middels		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:		30%
LK: 35 % Kjø.tøy,	0 % andre	ift. åpningstiden	
TK: 35 % Kjø.tøy,	15 % andre	Ant. praktiske førerprøver per sensor: 304 prøver/år	



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Over gjennomsnittet for sambruksstasjoner	Over gjennomsnittet for sambruksstasjoner	Over gjennomsnittet for sambruksstasjoner



Bygg

Eier av bygg: Statsbygg	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei
Byggstørrelse 2558 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei
Utløpsår 2027	



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder: Kristiansand & Evje i Setesdal	
Avstand til tjenestesteder: 68 km & 81 km	Est. reisetid til tjenestested: 55 min & 85 min

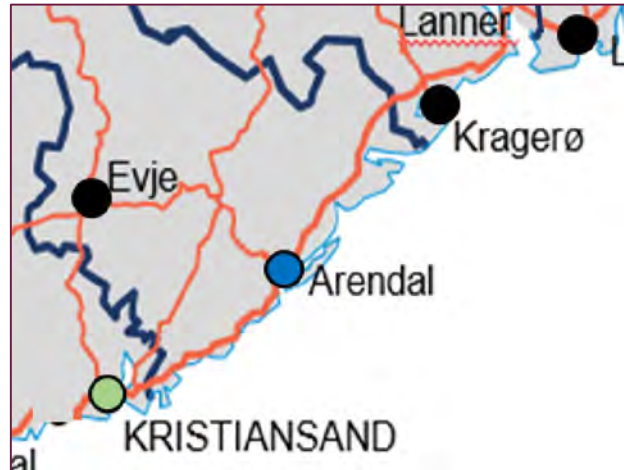
Øvrige kommentarer

Ansatte: Sitter 1 leder her

Tjenestested: Arendal, Stoa (Sambruksstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen i Arendal opplever en høy etterspørsel etter de fleste tjenestene som leveres med unntak av førerprøver for MC og myndighetkontroll for tunge kjøretøy der etterspørsel er moderat. Kapasitetsutnyttelsen av halløpene for lette kjøretøy er lavere enn kravene i Statens vegvesen sin eiendomsstrategien men utnyttelsen av halløpet for tunge kjøretøy i tråd med kravene. Dette som følge av at utekontroll benytter seg av halløpet. Trafikkstasjonen eies av Statsbygg, og leiekontrakten utløper i 2026 og må reforhandles/sies opp ved en endring av lokasjon. Avstanden til Kristiansand Sambrukstasjon er 55 min, noe som vurderes som



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

For å oppnå en høyere effektivitet og bedre kapasitetsutnyttelse av kontrollhallene i Agderområdet foreslås det å legge ned tilbudet av myndighetskontroll i Arendal. Videre foreslås det å omgjøre tjenestestedet i Arendal til et servicekontor, der det tilbys teoriprøver og praktiske førerprøver for førerkortklasse B.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, vil det estimerte ressursbehovet ved tjenestestedet være:

- 2-3 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 4-5 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

En omgjøring av Arendal trafikkstasjon til et servicekontor vil medføre at brukerne som etterspør de nedlagte tjenestene må reise til Kristiansand eller Tønsberg. Reisetiden til Kristiansand vurderes som kort og endringen vil ha liten betydning for brukerne. En kartlegging gjennomført av Statens vegvesen viser at hovedmengden av bilforhandlerne i Agderområdet er plassert i området rundt Kristiansand og Arendal noe som styrker antagelsen om at endringen vil ha en mindre betydning også for de profesjonelle brukerne

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Et servicekontoret i Arendal vil kunne samlokaliseres med vegkontoret ved ledig kapasitet. Det vil imidlertid fremdeles være behov for å opprettholde utekontrollaktiviteten i Arendal langs E18, og neddimensjonering av dagens sambruksstasjon til kontrollstasjon vil kreve forhandlinger med Statsbygg, som eier bygget. Tjenestestedet har potensiale for å etablere et saksbehandlingssenter for håndtering av spesialiserte saksbehandlingsoppgaver, da bemanningen er tilstrekkelig med hensyn til hensiktsmessig størrelse på fagmiljøer.

Effekter

Omgjøringen til servicekontor og endring i lokasjon vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende dagens totale eiendomskostnader. Årlige eiendomskostnader ved nytt servicekontor er estimert til 800 000 kr inkl. driftskostnader. Totale kostnadsbesparelser forventes derfor å bli 4 800 000 kr ved realisering av Capgemini Consulting sitt forslag.

Tjenestested: Evje i Setesdal (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Bjøråvegen 3 4735 Evje			
Region	Sør	Fylke	Aust-Agder	
Åpningstid	15 t/uke			
Befolkningstetthet i området	Lav		Drop in, teoriprøve	15 t/uke
Samlokalisert	Ja - Drift og vedl. Kontrollhall samlokalisert med byggeier			
Utleie av areale	Nei			
Utleie av halløp	Nei		Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	571
Ant. førerpr. MC	-
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	710
Ant. rettighetsbevis-saker	1 799
Ant. kjøretøyreg.	3 812
Ant. mynd.kontr.LK	222
Ant. mynd.kontr.TK	0

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Nei	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.TK	Nei
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	0	Utekontroll	0
Kjøretøy	0	Andre Uspes.	
Merkantil	2		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	Uspes.		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	1 (1 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Har ikke MC-bane
Ant. skranke	2
Ant. plasser i teoriprøverom	4

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	-
Driftskostn.	400' (600')
Tot. byggkostn.	400' (600')
Leiekostn., Hall	60'
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Lav	Teoriprøver	Lav	Skrankehenv. 2017	4 827
Førerprøver, MC	Ingen	Mynd.kontr., LK	Lav	Est. skrankehenv. fra 2021	< 2 000
Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Ingen		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	LK: 30% Kjøretøy , 0% andre	Utnyttelse, teoriprøverom: 25% ift. åpningstiden
TK: Tilbyr ikke slike kontroller		Ant. praktiske førerprøver per sensor: Ukjent prøver/år



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Ingen husleiekostnader	Kostnadsnivå, drift:	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Kostnadsnivå, totalt:	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner
-------------------------------	-------------------------------	-----------------------------	--	------------------------------	--



Bygg

Eier av bygg: Statens vegvesen	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei
Byggstørrelse 311 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei
Utløpsår -	



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder: Kristiansand & Arendal	
Avstand til tjenestesteder: 66 km & 81 km	Est. reisetid til tjenestested: 65 min & 85 min

Øvrige kommentarer

Kontrollhall: Leier kontrollhall 1 dag i uken.

Tjenestested: Evje i Setesdal (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Etterspørselen i Setesdalen etter teoriprøver og praktiske førerprøver klasse B vurderes som lav. Videre er det lav etterspørsel etter myndighetskontroller, og kapasitetsutnyttelsen er ikke tilstrekkelig i forhold kravene som er satt i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi. Statens vegvesen eier trafikkstasjonbygget, og har dermed noe fleksibilitet med hensyn til eventuell nedleggelse av tjenestestedet. Avstanden til de nærmeste tjenestestedene vurderes som kort/moderat.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Nåsituasjonen tyder på at det ikke er et stort nok etterspørselsgrunnlag til at det er hensiktsmessig å beholde dagens tjenestetilbud. Med lav etterspørsel fra brukerne og moderate avstander til alternative tjenestesteder foreslår Capgemini Consulting å legge ned dagens tjenestested i Setesdalen

Konsekvenser for ressursbehov

Ved nedleggelse av tjenestestedet vil det ikke lenger være et ressursbehov i Setesdalen samt ambulerende bemanning med hensyn til betjening av trafikant- og kjøretøytjenester

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å legge ned Setesdalen innebærer at brukere må reise til andre tjenestesteder for å få levert tjenester. Hovedaktiviteten å overføres til Kristiansand som er 65 minutter i reisetid unna.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Ved nedleggelse av trafikkstasjonen i Setesdalen kan bygget potensielt avhendes.

Effekter

Nedleggelsen av Setesdalen vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende de totale byggkostnadene på 460 000 kr. (inkl. leiekostnader for kontrollhall)

Tjenestested: Flekkefjord (Kundesenter)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Nulandsvika 4400 Flekkefjord		
Region	Sør	Fylke	Vest-Agder
Befolkingstetthet i området	Lav		Åpningstid 22 t/uke
Samlokalisert	Ja - Drift og vedl.		Drop in, teoriprøve 22 t/uke
Utleie av areale	Nei		
Utleie av halløp	Nei		Utleie av MC-bane Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	740
Ant. førerpr. MC	80
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	1 365
Ant. rettighetsbevis-saker	3 219
Ant. kjøretøyreg.	6 979
Ant. mynd.kontr.LK	-
Ant. mynd.kontr.TK	-

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Nei
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.TK	Nei
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	2	Utekontroll	0
Kjøretøy	0	Andre	2
Merkantil	3		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	Uspes.		

Infrastruktur

Kontrollhall	Har ikke hall
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Eier
Ant. skranke	2
Ant. plasser i teoriprøverom	4

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	-
Driftskostn.	650' (800')
Tot. byggkostn.	650' (800')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Lav	Skrankehenv. 2017	8 196
Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Ingen	Est. skrankehenv. fra 2021	< 3 000
Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Ingen		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:		35%
LK: Tilbyr ikke slike kontroller			ift. åpningstiden
TK: Tilbyr ikke slike kontroller	Ant. praktiske førerprøver per sensor:	410 prøver/år	



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Ingen husleiekostnader	Over gjennomsnittet for kundesentre	Under gjennomsnittet for kundesentre



Bygg

Eier av bygg: Statens vegvesen	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei
Byggstørrelse 1040 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei
Utløpsår -	



Brukerperspektivet

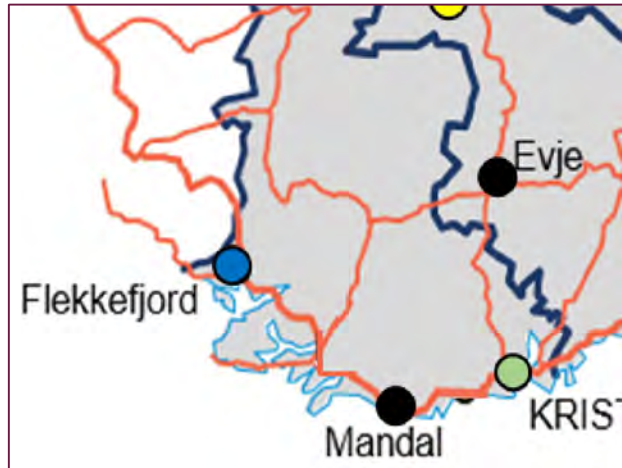
Nærmeste tjenestesteder: Mandal & Egersund	
Avstand til tjenestesteder: 63 km & 71 km	Est. reisetid til tjenestested: 60 min & 60 min

Øvrige kommentarer

Tjenestested: Flekkefjord (Kundesenter)

Vurdering av konseptkriteriene

Flekkefjord har idag en moderat etterspørsel etter praktiske prøver for klasse B og en lav etterspørsel etter MC og teoriprøver. Trafikkstasjonen vurderes som overdimensjonert ift. den etterspørselen betjenes. Tjenestestedet eies av Statens vegvesen hvilket gir en fleksibilitet ved en eventuell neddimensjonering eller endring av lokasjon. Nærmeste tjenestesteder er Egersund (60 min) og Mandal (60 min).



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Omstendigheten i dag tydet på at det ikke er tilstrekkelig etterspørsel noe av tjenestene til at det er hensiktsmessig å beholde hele dagens tjenestetilbud. Capgemini Consulting foreslår å gjøre om tjenestestedet til et servicekontor, med tilbud av teoriprøver og praktiske førerprøver for klasse B. Opprettholdes av Flekkefjord som et tjenestested må ses i sammenheng med forslag om å legge ned Egersund da deler av etterspørselen vil overføres til Flekkefjord.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, vil det estimerte ressursbehovet ved tjenestestedet være:

- 1 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 2-3 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

Foreslått omgjøring av tjenestestedet i Flekkefjord vil medføre at brukeren som etterspør praktiske førerprøver for MC får en endret reisevei. Nærmeste tjenestested som tilbyr denne tjenesten i forslaget til ny struktur er Kristiansand og endringen i reisetid vil kunne være opp mot 90 minutter.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Servicekontoret i Flekkefjord kan vurderes samlokalisert med offentlige virksomheter, eksempelvis kommunen. Omgjøringen av Flekkefjord innebærer at trafikkstasjonen som eies av Statens vegvesen potensielt kan avhendes. Her må vurderingen om avhending i så fall hensynta de to ansatte fra andre funksjoner som er samlokalisert i disse byggene.

Effekter

Omgjøringen til servicekontor vil medføre en årlig kostnadsbesparelse på tilsvarende 800 000 kr. Årlige kostnader for et lite servicekontor er estimert til 400 000 kr. Total kostnadsbesparelse anslås dermed å være 400 000 kr.

Tjenestested: Kristiansand, Rige (Sambruksstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse Rigedalen 5 4626 Kristiansand	Åpningstid 35 t/uke
Region Sør Fylke Vest-Agder	Drop in, teoriprøve 22 t/uke
Befolkingstetthet i området Høy	
Samlokalisert Ja - Alle SVV-avdelinger	
Utleie av areale Nei	
Utleie av halløp Nei	Utleie av MC-bane Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	2 987
Ant. førerpr. MC	348
Ant. førerpr. TK	399
Ant. teoriprøver	5 248
Ant. rettighetsbevis-saker	11 928
Ant. kjøretøyreg.	32 206
Ant. mynd.kontr.LK	2 456
Ant. mynd.kontr.TK	608

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Ja
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	11	Utekontroll	5
Kjøretøy	9	Andre	ca 100
Merkantil	8		
Tilsyn og godkjenning	3		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	2 (2 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	7
Ant. plasser i teoriprøverom	10

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	5 159' (14 150')
Driftskostn.	1 641' (4 500')
Tot. byggkostn.	6 800' (18 650')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	72'
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Høy	Teoriprøver	Høy	Skrankehenv. 2017	36 856
Førerprøver, MC	Høy	Mynd.kontr., LK	Høy	Est. skrankehenv. fra 2021	< 14 500
Førerprøver, TK	Høy	Mynd.kontr., TK	Middels		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:	35 %
LK: 35 % Kjøtøy, 0 % andre		ift. åpningstiden
TK: 35 % Kjøtøy, 0 % andre		Ant. praktiske førerprøver per sensor: 339 prøver/år



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Over gjennomsnittet for sambruksstasjoner	Over gjennomsnittet for sambruksstasjoner	Over gjennomsnittet for sambruksstasjoner



Bygg

Eier av bygg: Rigedalen Invest	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei
Byggstørrelse 6572 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei
Utløpsår 2023	



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder: Mandal & Arendal	
Avstand til tjenestesteder: 37 km & 68 km	Est. reisetid til tjenestested: 35 min & 55 min

Øvrige kommentarer

Bygg: TK benytter 1. etasje og kontrollhall, som utgjør ca en tredjedel av totalareale. Tilbud: Utekontrollaktiviteten er tilknyttet kontrollstasjon der bygg leies av Rige Næringspark AS. MC-bane: Mulig MC-banen leies ut til andre i tillegg til SVV. SVV leier ikke ut av egen kapasitet. Ansatte: Sitter 3 ledere her

Tjenestested: Kristiansand, Rige (Sambruksstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen i Kristiansand opplever en høy etterspørsel etter de fleste tjenestene som leveres med unntak av myndighetskontroll av tunge kjøretøy. Kapasitetsutnyttelsen av halløpene er ikke tilstrekkelig i forhold til kravene satt i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi. Trafikkstasjonsbygget leies av en privat aktør, og kostnadsnivået anses som relativt høyt sammenlignet med andre sambruksstasjoner. Avstandene til de nærmeste tjenestestedene i Mandal (35 min) og Arendal (55 min) vurderes som kort.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Capgemini forslår å opprettholde dagens trafikkstasjon i Kristiansand for å sikre tilstrekkelig tilbud i Agderområdet. Ved implementeringen av foreslåtte endringer, vil Kristiansand bli hovedleverandør av praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser samt myndighetskontroll i Agderområdet. Dette vil medføre at Kristiansand vil oppleve en økt etterspørsel etter de overnevnte tjenestene men produksjonsvolumene vurderes som håndterbare med eksisterende infrastruktur.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, vil det estimerte ressursbehovet ved tjenestestedet være:

- 2-3 årsverk for å betjene skranke og utvikle teoriprøver
- 8-9 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)
- 7-8 årsverk med teknisk kontrollkompetanse for å utvikle myndighetskontroller

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å opprettholde tilbudet ved sambruksstasjonen i Kristiansand vil ikke medføre noen endringer i for brukerne som normalt henvender seg ved dette tjenestestedet.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Opprettholdelse av tjenestetilbudet i Kristiansand vil ikke skape behov for endringer i kapasitet og infrastruktur. Trafikkstasjonen har allerede nødvendig infrastruktur og tilstrekkelig ledig hallkapasitet til å betjene etterspørsel etter avviklingen av myndighetskontroll i Evje og Arendal. I dag håndterer Kristiansand om lag 2500 kontroller av lette kjøretøy og 600 kontroller av tunge kjøretøy, med en kapasitetsutnyttelse på omtrent 35% av halløp for både lette og tunge kjøretøy. Med foreslått tjenestestruktur forventes tjenestestedet i Kristiansand å betjene 4700 kontroller av lette kjøretøy og 1200 kontroller av tunge kjøretøy og

Effekter

Ved å legge opp til høyere etterspørsel ved sambruksstasjon i Kristiansand, legges det til rette for øke mengdetrening, hvilket kan bidra til sterkere fagkompetanse hos bemanningen, samt økt effektivitet, kvalitet og likebehandling i tjenesteleveransen

Tjenestested: Mandal (Kundesenter)



Nøkkelinformasjon		
Adresse	Sommerkroveien 3 4515 Mandal	
Region	Sør	Fylke Vest-Agder
Befolkningstetthet i området	Middels	Åpningstid 22 t/uke
Samlokalisert	Nei	Drop in, teoriprøve 22 t/uke
Utleie av areale	Nei	
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane Nei

Produksjonstall 2017	
Ant. førerpr. LK	945
Ant. førerpr. MC	-
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	1 579
Ant. rettighetsbevis-saker	3 575
Ant. kjøretøyreg.	15 072
Ant. mynd.kontr.LK	-
Ant. mynd.kontr.TK	-

Tjenestetilbud			
Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Nei	Mynd.kontr.LK	Nei
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.TK	Nei
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte			
Trafikant	0	Utekontroll	0
Kjøretøy	0	Andre	1
Merkantil	3		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	Uspes.		

Infrastruktur	
Kontrollhall	Har ikke hall
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Har ikke MC-bane
Ant. skranke	2
Ant. plasser i teoriprøverom	4

Årlige kostnader og inntekter	
Husleie	1 000'
Driftskostn.	200'
Tot. byggkostn.	1 200'
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

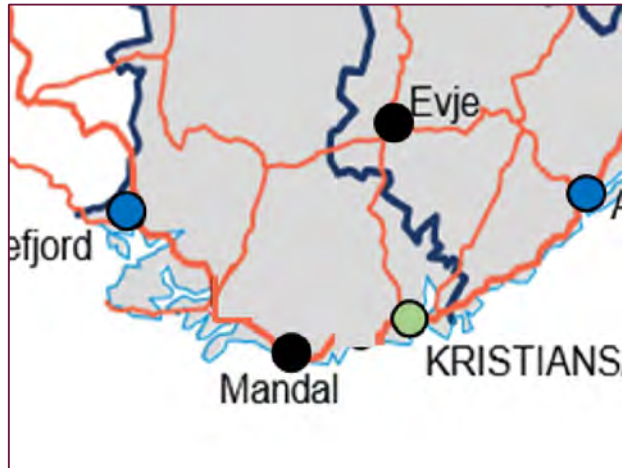
Konseptkriterier						
Etterspørsel	Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Lav	Skrankehenv. 2017	12 128
	Førerprøver, MC	Ingen	Mynd.kontr., LK	Ingen	Est. skrankehenv. fra 2021	< 4 000
	Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Ingen		
Kapasitet	<i>Utnyttelse, halløp</i> LK: Tilbyr ikke slike kontroller TK: Tilbyr ikke slike kontroller		<i>Utnyttelse, teoriprøverom:</i> 40% ift. åpningstiden Ant. praktiske førerprøver per sensor: Ukjent prøver/år			
	Kostnader	Kostnadsnivå, husleie: Over gjennomsnittet for kundesentre		Kostnadsnivå, drift: Under gjennomsnittet for kundesentre		Kostnadsnivå, totalt: Over gjennomsnittet for kundesentre
Bygg		Eier av bygg: TGG Eiendom AS Byggstørrelse 440 kvm Utløpsår 2022			Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei	
		Brukerperspektivet	Nærmeste tjenestesteder: Kristiansand & Flekkefjord Avstand til tjenestesteder: 37 km & 63 km			Est. reisetid til tjenestested: 35 min & 60 min

Øvrige kommentarer

Tjenestested: Mandal (Kundesenter)

Vurdering av konseptkriteriene

Mandal vurderes som et tjenestested med et kostnadsnivå som er relativt høyt sammenlignet med tilsvarende kundesentre. Etterspørselen er moderat for praktiske førerprøver klasse B men lav for øvrige tjenester som leveres. Trafikkstasjonen i Kristiansand ligger henholdsvis 35 minutters reisetid unna. Dette anses som korte avstander for brukere som normalt henvender seg ved kundesenteret i Mandal. Dagens kundesenter leies av en privat aktør og kontrakten utløper i 2022, hvilket gir fleksibilitet ved eventuell nedleggelse.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Etterspørselsgrunnlaget ved Mandal, sett i sammenheng med den korte reiseavstanden til Kristiansand og Flekkefjord vurderes å være for lavt til at det ikke er tilstrekkelig å opprettholde dagens tjenestetilbud. Capgemini Consulting mener derfor at kundesenteret bør legges ned.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved nedleggelse av tjenestestedet vil det ikke lenger være et ressursbehov i Mandal med hensyn til betjening av trafikanttjenester.

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å legge ned kundesenteret i Mandal innebærer at brukerne må reise til Kristiansand eller Flekkefjord for å gjennomføre praktiske førerprøver klasse B og teoriprøver. Avstanden til Kristiansand er bare 35 min noe som vurderes som rimelig med tanke på etterspørselsvolumet og hvor ofte den enkelte bruker etterspør tjenestene.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Capgemini Consulting sitt forslag innebærer at det ikke lenger er behov for et tjenestested i Mandal

Effekter

Nedleggelsen av Mandal vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende de totale eiendomskostnadene på 1 200 000 kr.

Område - Rogaland

Ved vurdering av området Rogaland, mener Caggemini Consulting det vil være hensiktsmessig å legge ned tilbudet i Sauda og Egersund. Videre foreslås det å gjøre trafikkstasjonen i Haugesund til et servicekontor og beholde sambrukstasjonen i Stavanger til den nye sambrukstasjonen på Harestad etablert.



Forslaget som er skissert innebærer at teoriprøver og praktiske førerprøver lette førerkortklasser tilbys i Haugesund og Stavanger. Videre vil praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser tilbys i Stavanger. Gitt samme etterspørsel i området som i 2017, vil dette medføre at Stavanger vil gå fra å betjene 600 til 900 MC-prøver, og fra 450 til 750 prøver for tunge førerkortklasser.

Stavanger vil også være det eneste tjenestestedet i området som tilbyr myndighetskontroll, som er tungebilbransjens øverste prioriterte tjenestested for fremvisning av kjøretøy i Rogaland¹. I tillegg har tjenestestedet en mer hensiktsmessig plassering enn trafikkstasjonen i Haugesund, der det er lav trafikkaktivitet og stor avstand til sentrum. Haugesund har i dag ansvar for godkjenning av bruktimport, og det foreslås at dette ansvaret overføres til Bergen og/eller Stavanger.

Sambrukstasjonen i Stavanger tilstrekkelig kapasitet til å håndtere etterspørselen som forventes overført fra lokasjonene der tilbudet legges ned. I dag håndterer tjenestestedet i Stavanger 4400 kontroller av lette kjøretøy og 1750 kontroller av tunge kjøretøy, med omtrent 40% og 50% kapasitetsutnyttelse av halløp for henholdsvis lette og tunge kjøretøy. Med den nye tjenestestrukturen forventes antall kontroller av lette kjøretøy å øke til 7150, og antall kontroller av tunge kjøretøy å øke til 2300. Dermed vil kapasitetsutnyttelsen i Stavanger kunne forbedres med omtrent 30% og 25% i halløp for henholdsvis lette og tunge kjøretøy.

Servicekontoret i Haugesund kan vurderes samlokalisert med andre offentlige virksomheter, eller kontorstedet som Statens vegvesen har i Haugesund, gitt ledig kapasitet. Ved ny lokasjon for servicekontoret i Haugesund kan det være aktuelt å avhende dagens trafikkstasjonsbygg, som eies av Statsbygg. Dersom trafikkstasjonen som Statens vegvesen eier i Egersund legges ned, vil også denne potensielt kunne avhendes. Ved vurdering om avhending av tjenestestedbyggene må det i så fall tas hensyn til de ansatte fra andre funksjoner i Statens vegvesen som er samlokalisert ved disse stedene.

¹ Vegdirektoratet «Sentralisert tungebilgodkjenning – Delrapport», 2016

I fremtiden vil tilbud av myndighetskontroll og praktiske førerprøver for tunge førerkortklasser kunne flyttes til Harestad. Statens vegvesen er allerede i prosess for realisering av en sambruksstasjon i Harestad i forbindelse med utbyggingen av E39 Rogfast, som har fått bevilget finansiering. Prosjektet innebærer utbygging av en undersjøisk tunnel mellom Harestad og Bokn, der det planlagt en sambruksstasjon ved Harestad ved sydenden av tunnelen. Det planlegges også en kontrollstasjon i nordenden av tunnelen (Bokn). Dersom utbygging av en sambrukstasjon i Harestad skjer i henhold til Statens vegvesen sine planer, forventes denne å kunne fullføres før 2025. Capgemini Consulting mener at det da vil være fordelaktig å nedskalere tjenestestedet i Stavanger til et servicekontor, og det er mulighet for å samlokalisere dette med vegkontoret i Bergelandsgården. Det foreslås at praktiske førerprøver for MC fremdeles avvikles i Stavanger, og servicekontoret vil i så fall ha behov for å leie bane for dette tilbudet.

Foreslåtte endringer i tjenestestruktur og -tilbud vil innebære et endret ressursbehov i Rogaland. Anslått ressursbehov er 13 årsverk for å betjene myndighetskontroller, 22-23 årsverk for å betjene praktiske førerprøver og 8-9 årsverk for å betjene teoriprøver og skranketilbud. Med dagens bemanning i området på 77 årsverk tilsvarer dette en overtallighet på mellom 32-34 årsverk.

Tjenestested: Egersund (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Krossmoveien 281 4373 Egersund		
Region	Vest	Fylke	Rogaland
Åpningstid	22 t/uke		
Befolkningstetthet i området	Middels	Drop in, teoriprøve	8 t/uke
Samlokalisert	Ja - Veg		
Utleie av areale	Ja - Mesta/Driftskontrakt, Vegavd. Rogaland		
Utleie av halløp	Ja - Fardal bil	Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	1 371
Ant. førerpr. MC	-
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	1 277
Ant. rettighetsbevis-saker	4 293
Ant. kjøretøyreg.	6 840
Ant. mynd.kontr.LK	585
Ant. mynd.kontr.TK	33

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Nei	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.TK	Nei
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	1	Utekontroll	0
Kjøretøy	0	Andre	8
Merkantil	1		
Tilsyn og godkjenning	1		
Ambulerende bemanning	3		

Infrastruktur

Kontrollhall	Eier
Halløp, LK	1 (1 aktive)
Halløp, TK	1 (0 aktive)
MC-bane	Har ikke MC-bane
Ant. skranke	2
Ant. plasser i teoriprøverom	3

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	-
Driftskostn.	123' (801')
Tot. byggkostn.	123' (801')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	462'

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Lav	Skrankehenv. 2017	10 295
Førerprøver, MC	Ingen	Mynd.kontr., LK	Lav	Est. skrankehenv. fra 2021	< 3 500
Førerprøver, TK	Lav	Mynd.kontr., TK	Lav		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:		45 %
LK: 20 % Kjø.tøy, 0% andre			ift. åpningstiden
TK: Tilbyr ikke slike kontroller	Ant. praktiske førerprøver per sensor:	Ukjent	prøver/år



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Ingen husleiekostnader	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner



Bygg

Eier av bygg: Statens vegvesen	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Ja
Byggstørrelse 2370 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Ja
Utløpsår -	



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder: Flekkefjord & Stavanger	
Avstand til tjenestesteder: 71 km & 73 km	Est. reisetid til tjenestested: 60 min & 60 min

Øvrige kommentarer

Bygg: Store rehabiliteringsbehov, spesielt på teknisk side, er bare delvis medtatt her. Leieinntekter: uteplass til funksjons kontrakt og utleie av tungbilhall til privat verksted. Ambulerende bemanning: Førerprøver og merkantil

Tjenestested: Egersund (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Dagens trafikkstasjon i Egersund anses som overdimensjonert relativt til etterspørselen som betjenes, men med et lavt kostnadsnivå. Etterspørselen etter teoriprøver og praktiske førerprøver for tunge førerkortklasser er lav, og moderat for praktiske førerprøver for lette førerkortklasser. Videre er det lav etterspørsel etter myndighetskontroller, og kapasitetsutnyttelsen er ikke tilstrekkelig i forhold kravene som er satt i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi. Statens vegvesen eier trafikkstasjonbygget, og har dermed noe fleksibilitet med hensyn til eventuell nedskalering av tjenestestedet. Avstanden til de nærmeste tjenestestedene vurderes som lav til moderat



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Nåsituasjonen tyder på at det ikke er et stort nok etterspørselsgrunnlag til at det er hensiktsmessig å beholde dagens tjenestetilbud. Med lav etterspørsel fra brukerne og moderate avstander til alternative tjenestesteder foreslår Capgemini Consulting å legge ned dagens tjenestested i Egersund. Eventuelt kan det vurderes å opprette et oppmøtested for tilbud av praktiske førerprøver innen klasse B. Brukerne i området forventes å henvende seg ved tjenestestedene i Flekkefjord og/eller Stavanger, der sistnevnte foreslås som eneste leverandør av myndighetskontroll samt praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser i Rogaland .

Konsekvenser for ressursbehov

Ved nedleggelse av tjenestestedet vil det ikke lenger være et ressursbehov i Egersund med hensyn til betjening av trafikanter- og kjøretøytjenester. Ressursbehovet vil imidlertid kunne endres ved tjenestestedene i Flekkefjord og Stavanger, der etterspørselen fra Egersund forventes overført.

Konsekvenser for brukere

Foreslått nedleggelse av tjenestestedet i Egersund vil medføre at brukerne må reise til Flekkefjord og Stavanger ved behov for trafikanter- og kjøretøytjenester. Brukerne vil altså få en endret reisevei og reisetid. Reisetiden til tjenestestedene i Flekkefjord og Stavanger vurderes som rimelig med tanke på den lave etterspørselen som i dag betjenes i Egersund, og hvor ofte den enkelte bruker etterspør tjenestene.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Ved nedleggelse av trafikkstasjonen i Egersund kan bygget potensielt avhendes. Ved vurdering om avhending av trafikkstasjonbygget må det tas hensyn til de ansatte fra andre Statens vegvesen-funksjoner (8 stk) som er samlokalisert her i dag. Det vil da være behov for å finne alternative kontorsteder for disse ressursene.

Effekter

Nedleggelse av tjenestestedet innebærer en gevinst på 801 000 kroner

Tjenestested: Haugesund (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Kvaløygata 1 5537 Haugesund		
Region	Vest	Fylke	Rogaland
Åpningstid	35 t/uke		
Befolkningstetthet i området	Høy	Drop in, teoriprøve	16 t/uke
Samlokalisert	Ja - Veg, HRA, Prosjekt, Plan og forv .		
Utleie av areale	Nei		
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	3 083
Ant. førerpr. MC	288
Ant. førerpr. TK	250
Ant. teoriprøver	4 839
Ant. rettighetsbevis-saker	12 781
Ant. kjøretøyreg.	30 322
Ant. mynd.kontr.LK	2 248
Ant. mynd.kontr.TK	514

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Ja
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	11	Utekontroll	5
Kjøretøy	8	Andre	0
Merkantil	7		
Tilsyn og godkjenning	2		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	1 (1 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	5
Ant. plasser i teoriprøverom	6

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	4 824' (5 220')
Driftskostn.	416' (450')
Tot. byggkostn.	5 240' (5 670')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	40'
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Høy	Skrankehenv. 2017	36 132
Førerprøver, MC	Middels	Mynd.kontr., LK	Høy	Est. skrankehenv. fra 2021	< 13 500
Førerprøver, TK	Middels	Mynd.kontr., TK	Middels		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:		50%
LK: 65 % Kjø.tøy, 0 % andre			ift. åpningstiden
TK: 30 % Kjø.tøy, 0 % andre			Ant. praktiske førerprøver per sensor: 329 prøver/år



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner



Bygg

Eier av bygg: Statsbygg	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei
Byggstørrelse 2650 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei
Utløpsår 2019	



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder: Stord & Stavanger	
Avstand til tjenestesteder: 59 km & 85 km	Est. reisetid til tjenestested: 60 min & 120 min

Øvrige kommentarer

Kontrollhall: Antall lette kontroller er høyt grunnet ansvar for kontroll av bruktimport

Tjenestested: Haugesund (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Dagens trafikkstasjon i Haugesund har et stort bygg med et høyt kostnadsnivå, og vurderes som noe overdimensjonert. Etterspørselen etter tjenester er moderat for de fleste tjenester, men høy for teoriprøver og myndighetskontroll for lette kjøretøy. For sistnevnte har det høye volumet i stor grad sammenheng med at en vesentlig andel av kontrollene er av bruktimport. Aktiviteten er lavere innen myndighetskontroll av tunge kjøretøy, og kapasitetsutnyttelsen av halløp for disse kjøretøyene er ikke tilstrekkelig i forhold til kravene i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi. Dagens trafikkstasjon leies av Statsbygg og kontrakten utløper i 2019, hvilket gir fleksibilitet ved eventuell neddimensjonering. Avstanden til tjenestestedene i Stord (60 min reisetid) og Stavanger (120



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Omstendighetene tyder på at det er et behov for å neddimensjonere størrelsen på tjenestestedet slik at den er bedre tilpasset publikumsbehovet. Det foreslås å omgjøre trafikkstasjonen til et servicekontor med tilbud av teoriprøver og praktiske førerprøver for lette førerkortklasser. Ved behov for resterende tjenester kan brukerne henvende seg ved sambruksstasjonen i Stavanger. Ansvar for myndighetskontroll av bruktimport foreslås overført til Bergen eller Stavanger. Ved ferdigstilling av sambruksstasjonen i Harestad og kontrollstasjon i Bokn (forventet 2025), kan brukere av myndighetskontroll og praktiske førerprøver for tunge kjøretøy i stedet henvende seg ved førstnevnte tjenestested. Stavanger foreslås på dette tidspunktet omgjort til servicekontor med tilsvarende tilbud som i Haugesund, i tillegg til tilbud av praktiske førerprøver for MC.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer samt tiltakene i Statens vegvesen sin overordnede plan for digitalisering av TK-området, estimeres ressursbehovet ved tjenestestedet å være

- 2-3 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 6 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

Capgemini Consulting sitt forslag til endringer innebærer at brukerne må reise til Stavanger/Harestad ved behov for myndighetskontroll og praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser. For disse tjenestene vil brukerne oppleve en endret reisevei og reisetid. Reisetiden mellom tjenestestedene i Haugesund og Stavanger er i dag 150 min, men vil kunne reduseres med ca 40 min i forbindelse med vegutbygging av E39 Stavanger-Bergen. Dette vurderes som rimelig med tanke på etterspørselsvolumet og hvor ofte den enkelte bruker etterspør tjenestene.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Omgjøringen til servicekontor fjerner behovet for kontrollhall og stort uteareale/MC-bane i Haugesund. Her kan det være aktuelt å samlokaliseres med kontorstedet Statens vegvesen har i Haugesund, eller alternativt med andre offentlige virksomheter. Ved etablering av servicekontor i andre lokaler kan potensielt dagens trafikkstasjonbygg avhendes. Det bør sørges for at utekontroll-ressurser får oppmøteplass ved nærliggende kontrollstasjoner eller nærmeste sambruksstasjon.

Effekter

Omgjøringen til servicekontor og endring i lokasjon vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende 5 670 000 kr. Årlige eiendomskostnader ved et middels servicekontor er estimert til 750 000 kr. Total kostnadsbesparelse anslås dermed å være 4 920 000 kr.

Tjenestested: Sauda (Kundesenter)



Nøkkelinformasjon		
Adresse	Rådhusgata 32 4200 Sauda	
Region	Vest	Fylke Rogaland
Befolknings tetthet i området	Lav	Åpningstid 13 t/uke
Samlokalisert	Ja - Kommunen	
Utleie av areale	Nei	
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane Nei
		Drop in, teoriprøve 9 t/uke

Produksjonstall 2017	
Ant. førerpr. LK	-
Ant. førerpr. MC	-
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	413
Ant. rettighetsbevis-saker	642
Ant. kjøretøyreg.	804
Ant. mynd.kontr.LK	-
Ant. mynd.kontr.TK	-

Tjenestetilbud			
Førerpr. LK	Nei	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Nei		
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.LK	Nei
Teoriprøve	Ja	Mynd.kontr.TK	Nei
Rettighetsbevis	Ja	Utekontroll	Nei

Antall ansatte			
Trafikant	0	Utekontroll	0
Kjøretøy	0	Andre	0
Merkantil	1		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur	
Kontrollhall	Har ikke hall
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Har ikke MC-bane
Ant. skranke	1
Ant. plasser i teoriprøverom	1

Årlige kostnader og inntekter	
Husleie	-
Driftskostn.	-
Tot. byggkostn.	-
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier					
Etterspørsel	Førerprøver, LK	Ingen	Teoriprøver	Lav	Skrankehenv. 2017 1377
	Førerprøver, MC	Ingen	Mynd.kontr., LK	Ingen	Est. skrankehenv. < 1 000
	Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Ingen	fra 2021
Kapasitet	<i>Utnyttelse, halløp</i> LK: Tilbyr ikke slike kontroller TK: Tilbyr ikke slike kontroller		<i>Utnyttelse, teoriprøverom:</i> 70% ift. åpningstiden Ant. praktiske førerprøver per sensor: Har ikke tilbud		
	Kostnader	<i>Kostnadsnivå, husleie:</i> Ingen husleiekostnader		<i>Kostnadsnivå, drift:</i> Ingen driftskostnader	
			<i>Kostnadsnivå, totalt:</i> Ingen eiendomskostnader		
Bygg	<i>Eier av bygg:</i> Sauda kommune <i>Byggstørrelse</i> - kvm <i>Utløpsår</i> -			<i>Gjennomført rehabilitering siste 5 år:</i> Nei <i>Rehabiliteringsbehov neste 5 år:</i> Nei	
	Brukerperspektivet	<i>Nærmeste tjenestesteder:</i> Odda & Haugesund <i>Avstand til tjenestesteder:</i> 80 km & 109 km			<i>Est. reisetid til tjenestested:</i> 100 min & 110 min

Øvrige kommentarer

Tjenestested: Sauda (Kundesenter)

Vurdering av konseptkriteriene

Kundesenteret i Sauda har et tilbud begrenset til teoriprøver og betjening av skrankehenvendelser knyttet til rettighetsbevis og kjøretøyregistrering. Det er svært begrensede åpningstider, og etterspørselen etter tjenestene er lav. Her kan flere av teoriprøvene som gjennomføres knyttes til en nærliggende videregående skole som har fagutdanning innen transportfag. Videre er tjenestestedet samlokalisert med kommunen, og avtalen medfører ingen eiendomskostnader. Avtalen er svært fleksibel, og vil raskt kunne avvikles ved behov. De nærmeste tjenestestedene i Odda og Haugesund er innenfor moderat avstand (hhv. 100 og 110 min reisetid unna).



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Dagens omstendigheter tyder på at det ikke er et tilstrekkelig etterspørselsgrunnlag i Sauda og omegn til å opprettholde tjenestetilbudet ved dagens tjenestested. Med få brukere av tjenestene og moderate avstander til de nærmeste tjenestestedene vurderer Capgemini Consulting det som hensiktsmessig å legge ned kundesenteret i Sauda. Brukerne av tjenestene som i dag leveres i Sauda forventes å henvende seg ved tjenestestedene i Odda og/eller Haugesund dersom kundesenteret legges ned. Det kan eventuelt vurderes å tilby teoriprøver og praktiske førerprøver for tunge kjøretøy med ambulerende bemanning til elever innenfor yrkessjåførlinjen ved den nærliggende videregående skolen.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved nedleggelse av kundesenteret vil det ikke lenger være et ressursbehov i Sauda med hensyn til betjening av trafikant- og kjøretøytjenester. Ressursbehovet vil imidlertid kunne endres ved tjenestestedene i Odda og Haugesund, der etterspørselen fra Sauda forventes overført.

Konsekvenser for brukere

Foreslått nedleggelse av kundesenteret vil medføre at brukerne må reise til Odda og/eller Haugesund ved behov for tjenestene som leveres i Sauda i dag. Brukerne vil altså få en endret reisevei og reisetid. Reisetiden til de alternative tjenestestedene vurderes som rimelig med hensyn til den lave etterspørselen som i dag betjenes i Sauda, og hvor ofte de enkelte brukerne etterspør tjenestene.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Ved nedleggelse av tjenestestedet bør alternativt kontorsted vurderes for den merkantile ressursen som i dag holder til i Sauda.

Effekter

Nedleggelse av tjenestestedet innebærer en liten eller ingen gevinst

Tjenestested: Stavanger (Sambruksstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Christian August Thoringsveg 12 4033 Stavanger		
Region	Vest	Fylke	Rogaland
Åpningstid	35 t/uke		
Befolkningstetthet i området	Høy	Drop in, teoriprøve	24 t/uke
Samlokalisert	Nei		
Utleie av areale	Ja - Geo og skred, Lab.		
Utleie av halløp	Ja - Geo og skred	Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	6 479
Ant. førerpr. MC	596
Ant. førerpr. TK	479
Ant. teoriprøver	11 347
Ant. rettighetsbevis-saker	28 173
Ant. kjøretøyreg.	59 333
Ant. mynd.kontr.LK	4 325
Ant. mynd.kontr.TK	1 738

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Ja
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	22	Utekontroll	17
Kjøretøy	12	Andre	0
Merkantil	17		
Tilsyn og godkjenning	4		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	5 (3 aktive)
Halløp, TK	2 (2 aktive)
MC-bane	Eier
Ant. skranke	9
Ant. plasser i teoriprøverom	16

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	9 927'
Driftskostn.	2 873'
Tot. byggkostn.	12 800'
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	341'

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Høy	Teoriprøver	Høy	Skrankehenv. 2017	76 870
Førerprøver, MC	Høy	Mynd.kontr., LK	Høy	Est. skrankehenv. fra 2021	< 31 000
Førerprøver, TK	Høy	Mynd.kontr., TK	Høy		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:	45 %
LK: 40 % Kjø.tøy, 0 % andre	ift. åpningstiden	
TK: 50 % Kjø.tøy, 0 % andre	Ant. praktiske førerprøver per sensor: 343 prøver/år	



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Over gjennomsnittet for sambruksstasjoner	Over gjennomsnittet for sambruksstasjoner	Over gjennomsnittet for sambruksstasjoner



Bygg

Eier av bygg: Røynebergsetta 1 AS	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Ja
Byggstørrelse 4925 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Ja
Utløpsår 2020	



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder: Egersund & Haugesund	
Avstand til tjenestesteder: 73 km & 85 km	Est. reisetid til tjenestested: 60 min & 120 min

Øvrige kommentarer

Kontrollhall: Har ulykkesgranskingshall. Leieinntekter: Fremleie av hall til Ressursavdeling.

Tjenestested: Stavanger (Sambruksstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

I området Rogaland er sambruksstasjonen i Stavanger tjenestestedet med høyest aktivitet. Etterspørselen etter både trafikanttjenester og kjøretøytjenester vurderes som høy. Videre er utnyttelsen av kontrollhallen er imidlertid noe lav ift. kravene som er satt i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi fra 2013. Kostnadsnivået ved trafikktasjonen vurderes som høyt sammenlignet med andre sambruksstasjoner, hvilket kan henge sammen med at bygget har omfattende infrastruktur, samt en leiekontrakt med forholdsvis kort tidshorison. De nærmeste tjenestestedene er Voss (97 min reisetid unna), Stord og Odda (160 min reisetid unna).



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Capgemini Consulting mener det er grunnlag for å opprettholde dagens tjenestetilbud. Ved nedleggelse av tjenestesteder i Sauda og Egersund og omgjøring av tjenestestedet i Haugesund til servicekontor, vil etterspørsel etter myndighetskontroll, samt praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser overføres til Stavanger. Med en forutsetning om at et halløp for lette kjøretøy og et halløp for tunge kjøretøy utgjør hhv. 3500 og 1750 kontroller per år, forventes kapasitetsutnyttelsen i kontrollhallen å øke til rundt 70% i halløp for lette kjøretøy, og opprettholdes rundt 65 % i halløp for tunge kjøretøy. Myndighetskontrollaktiviteten og praktiske førerprøver tunge førerkortklasser kan overføres til sambruksstasjonen i Harestad, som forventes ferdigstilt i 2025. Tjenestestedet i Stavanger kan på dette

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer, samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, estimeres ressursbehovet for å levere tjenestene å være

- 5-6 årsverk for å betjene skranke og avvike teoriprøver
- 14-15 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)
- 5-6 årsverk med teknisk kontrollkompetanse for å avvike myndighetskontroller

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å opprettholde tilbudet ved sambruksstasjonen i Stavanger vil ikke medføre noen endringer i reisevei for brukerne som normalt henvender seg ved sambruksstasjonen i Stavanger. Den vil imidlertid kunne endres noe etter ferdigstillelse av sambruksstasjonen i Harestad, som vil overta tilbudet av myndighetskontroll og praktiske førerprøver for tunge førerkortklasser. Endringen forventes å være liten, ettersom reisetiden mellom Stavanger og Harestad er ca 20-25 min.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Opprettholdelse av tjenestetilbudet i Stavanger vil ikke skape behov for endringer i kapasitet og infrastruktur. Sambruksstasjonen har allerede nødvendig infrastruktur og tilstrekkelig ledig kapasitet til å betjene forventet etterspørsel i foreslått tjenestestruktur. Ved eventuell omgjøring til servicekontor etter ferdigstillelse av sambruksstasjonen i Harestad, vil arealbehovet reduseres. Tjenestestedet kan da vurderes samlokalisert med vegkontoret i Bergelandsgården, og vil ha behov for å leie noe areale til avvikling av praktiske førerprøver for MC. Det forutsettes at utekontroll- og kjøretøyressursene som i dag holder til i Stavanger vil få ny oppmøteplass på sambruksstasjonen i Harestad eller andre nærliggende kontrollstasjoner.

Effekter

Omgjøringen til servicekontor innen 2025 vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende 12 800 000 kr. Årlige eiendomskostnader ved et stort servicekontor er estimert til 2 350 000. I tillegg er det estimert økte driftskostnader på Harestad trafikktasjon på 1 000 000 kr som følge av overføring av myndighetskontrollene. Total kostnadsbesparelse anslås dermed å være 10 450 000 kr.

Område - Hordaland

I forslaget til ny tjenestestruktur vurderes det som fordelaktig å legge ned tilbudet i Nordheimsund. Videre foreslås det å gjøre tjenestestedene i Odda, Stord og Voss til servicekontorer. Tjenestestedene i Bergen kan med fordel opprettholdes som i dagens tjenestestruktur. Inndelingen i et servicekontor for trafikanttjenester samlokalisert med vegkontoret i sentrum og en sambruksstasjon for kjøretøytjenester i Åsane er i tråd med slik fremtidig tjenesteleveranse er tiltenkt, og modellen har fungert godt i Bergen.



Den nye tjenestestrukturen som er skissert i Hordaland innebærer at teoretiske førerprøver og praktiske førerprøver for lette førerkortklasser vil tilbys ved samtlige lokasjoner. I Bergen vil det fremdeles være slik at teoriprøver kun avvikles i sentrum, mens praktiske førerprøver for lette førerkortklasser foregår i tilknytning sambruksstasjonen i Åsane. Videre vil Hordaland sitt tilbud av praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser sentreres i Åsane. Med tilsvarende etterspørsel som i 2017 innebærer dette at Åsane vil gå fra å betjene 1000 til 1200 MC-prøver, og fra å betjene 950 til 1100 førerprøver for tunge førerkortklasser.

Myndighetskontroll vil også kun tilbys i Åsane, der sambruksstasjonen har tilstrekkelig kapasitet til å håndtere etterspørselen som overføres fra lokasjonene der tilbudet legges ned. Ifølge en undersøkelse gjennomført av Statens vegvesen¹ er trafikkstasjonen i Bergen det tjenestestedet i Hordaland som tungbilbransjen prioriterer høyest for fremvisning av kjøretøy. I dag anslås kapasitetsutnyttelsen av lette og tunge halløp å være henholdsvis 80% og 25%, med en produksjon av 5500 kontroller av lette kjøretøy og 1350 kontroller av tunge kjøretøy. Med den foreslåtte tjenestestrukturen forventes sambruksstasjonen i Åsane å håndtere ytterligere 600 kontroller av lette kjøretøy og 15 kontroller av tunge kjøretøy, og dermed øke kapasitetsutnyttelsen med omtrent 10% for halløp for lette kjøretøy.

Servicekontoret i Odda vurderes samlokalisert med offentlige virksomheter som f.eks. kommunen. Dermed kan avhending vurderes for trafikkstasjonen som Statens vegvesen eier i Odda. Ved avhending av bygget i Odda må det i så fall tas hensyn til de henholdsvis 18 ansatte fra andre funksjoner i Statens vegvesen som er samlokalisert her. Det bør vurderes mulige nye kontorsteder for disse. Trafikkstasjonen på Voss eies av Statens vegvesen, og 34 ansatte fra andre funksjoner i etaten er samlokalisert her. Omgjøring fra trafikkstasjon til servicekontor på Voss reduserer

¹ Vegdirektoratet «Sentralisert tungbilgodkjenning – Delrapport», 2016

arealbehovet, men det kan være utfordrende å flytte til en ny lokasjon og muligheten for å leie ut ledig areal i kontrollhallen bør vurderes.

Foreslåtte endringer i tjenestestruktur og -tilbud vil innebære et endret ressursbehov i Hordaland. Anslått ressursbehov er 10 årsverk for å betjene myndighetskontroller, 22-24 årsverk for å betjene praktiske førerprøver og 8-9 årsverk for å betjene teoriprøver og skranketilbud. Med dagens bemanning i området på 80 årsverk tilsvarer dette en overtallighet på mellom 37 og 40 årsverk.

Tjenestested: Bergen - Åsane (Sambruksstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Heiane 4 5131 Nyborg		
Region	Vest	Fylke	Hordaland
Åpningstid	35 t/uke		
Befolkningstetthet i området	Høy	Drop in, teoriprøve	-t/uke
Samlokalisert	Ja - Veg		
Utleie av areale	Ja - Geo og skred, Lab og vegtekn., Vegavd., Veg og transport		
Utleie av halløp	Nei		
Utleie av MC-bane	Nei		

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	7 827
Ant. førerpr. MC	992
Ant. førerpr. TK	956
Ant. teoriprøver	-
Ant. rettighetsbevis-saker	10 000
Ant. kjøretøyreg.	72 776
Ant. mynd.kontr.LK	5 473
Ant. mynd.kontr.TK	1 323

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Nei	Utekontroll	Ja
Rettighetsbevis	Nei		

Antall ansatte

Trafikant	23	Utekontroll	13
Kjøretøy	17	Andre	12
Merkantil	10		
Tilsyn og godkjenning	7		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	2 (2 aktive)
Halløp, TK	3 (3 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	6
Ant. plasser i teoriprøverom	0

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	12 611' (13 000')
Driftskostn.	829' (855')
Tot. byggkostn.	13 440' (13 855')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	330'
Leieinntekter	626'

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Høy	Teoriprøver	Ingen	Skrankehenv. 2017	55 681
Førerprøver, MC	Høy	Mynd.kontr., LK	Høy	Est. skrankehenv. fra 2021	0
Førerprøver, TK	Høy	Mynd.kontr., TK	Høy		



Kapasitet

<i>Utnyttelse, halløp</i>	<i>Utnyttelse, teoriprøverom:</i> Har ikke tilbud
LK: 80 % Kjø.tøy, 0 % andre	
TK: 25 % Kjø.tøy, 50 % andre	<i>Ant. praktiske førerprøver per sensor:</i> 425 prøver/år



Kostnader

<i>Kostnadsnivå, husleie:</i>	<i>Kostnadsnivå, drift:</i>	<i>Kostnadsnivå, totalt:</i>
Over gjennomsnittet for sambruksstasjoner	Over gjennomsnittet for sambruksstasjoner	Over gjennomsnittet for sambruksstasjoner



Bygg

<i>Eier av bygg:</i> Heiane 4 AS v/ Rasmussen	<i>Gjennomført rehabilitering siste 5 år:</i> Ja
<i>Byggstørrelse</i> 4980 kvm	<i>Rehabiliteringsbehov neste 5 år:</i> Ja
<i>Utløpsår</i> 2025	



Brukerperspektivet

<i>Nærmeste tjenestesteder:</i> Voss, Stord & Odda	
<i>Avstand til tjenestesteder:</i> 92,5 km & 95 km	<i>Est. reisetid til tjenestested:</i> 97 min & 160 min

Øvrige kommentarer

Kontrollhall: Har ulykkesgranskingshall. Leieinntekter: Leier lager hall til interne aktører.

Tjenestested: Bergen - Åsane (Sambruksstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

I området Hordaland er sambruksstasjonen i Bergen tjenestestedet med høyest aktivitet. Etterspørselen etter både trafikanttjenester og kjøretøytjenester vurderes som høy. Videre er utnyttelsen av kontrollhallen tilstrekkelig ift. kravene som er satt i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi fra 2013, men det er fremdeles kapasitet til å håndtere flere kontroller. Kostnadsnivået ved trafikkstasjonen vurderes som høyt sammenlignet med andre sambruksstasjoner, hvilket kan henge sammen med at bygget er relativt nytt og har omfattende infrastruktur, samt en leiekontrakt med forholdsvis kort tidshorison. De nærmeste tjenestestedene er Voss (97 min reisetid), Stord og Odda



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Capgemini Consulting mener det er grunnlag for å opprettholde dagens tjenestetilbud. Ved eventuell omgjøring av tjenestestedene i Odda, Stord og Voss til servicekontorer, vil etterspørsel etter praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser kunne overføres til sambruksstasjonen i Bergen, Åsane. Videre blir sambruksstasjonen eneste leverandør av myndighetskontroller i Hordaland

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer, samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, estimeres ressursbehovet for å levere tjenestene å være

- 16-17 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)
- 9-10 årsverk med teknisk kontrollkompetanse for å avvikle myndighetskontroller

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å opprettholde tilbudet ved sambruksstasjonen i Bergen vil ikke medføre noen endringer i reisevei for brukerne som normalt henvender seg ved dette tjenestestedet.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Opprettholdelse av tjenestetilbudet i Bergen, Åsane vil ikke skape behov for endringer i kapasitet og infrastruktur. Sambruksstasjonen har allerede nødvendig infrastruktur og tilstrekkelig ledig kapasitet til å betjene forventet etterspørsel i foreslått tjenestestruktur. Dette er også tjenestestedet som tungbilbransjen prioriterer høyest i Hordaland for fremvisning av tunge kjøretøy, i følge en undersøkelse utført av Statens vegvesen. Med en forutsetning om at et halløp for lette kjøretøy og et halløp for tunge kjøretøy utgjør hhv. 3500 og 1750 kontroller per år, forventes kapasitetsutnyttelsen i kontrollhallen å øke til rundt 90% i halløp for lette kjøretøy, og opprettholdes rundt 75 % i halløp for tunge kjøretøy.

Effekter

Ved å legge opp til høyere etterspørsel ved sambruksstasjonen i Åsane, legges det til rette for økt mengdetrening, hvilket kan bidra til sterkere fagkompetanse hos bemanningen, samt økt effektivitet, kvalitet og likebehandling i tjenesteleveransen.

Tjenestested: Bergen sentrum (Kundesenter)



Nøkkelinformasjon			
Adresse	Nygårdsgaten 112 5008 Bergen		
Region	Vest	Fylke	Hordaland
Befolkningstetthet i området	Høy	Åpningstid	35 t/uke
Samlokalisert	Ja - Resten av SVV i Bergen, Jernbanedirektoratet		
Utleie av areale	Ja - VD, Testlab		
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017	
Ant. førerpr. LK	-
Ant. førerpr. MC	-
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	13 254
Ant. rettighetsbevis-saker	24 609
Ant. kjøretøyreg.	-
Ant. mynd.kontr.LK	-
Ant. mynd.kontr.TK	-

Tjenestetilbud			
Førerpr. LK	Nei	Kjøretøy-registrering	Nei
Førerpr. MC	Nei	Mynd.kontr.LK	Nei
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.TK	Nei
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte			
Trafikant	1	Utekontroll	1
Kjøretøy	0	Andre	370
Merkantil	10		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur	
Kontrollhall	Har ikke hall
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Har ikke MC-bane
Ant. skranke	4
Ant. plasser i teoriprøverom	24

Årlige kostnader og inntekter	
Husleie	1 955' (32 585')
Driftskostn.	102' (1 700')
Tot. byggkostn.	2 057' (34 285')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier						
Etterspørsel	Førerprøver, LK	Ingen	Teoriprøver	Høy	Skrankehenv. 2017	37 863
	Førerprøver, MC	Ingen	Mynd.kontr., LK	Ingen	Est. skrankehenv. fra 2021	< 36 000
	Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Ingen		
Kapasitet	<i>Utnyttelse, halløp</i> LK: Tilbyr ikke slike kontroller TK: Tilbyr ikke slike kontroller		<i>Utnyttelse, teoriprøverom:</i> 35 % ift. åpningstiden Ant. praktiske førerprøver per sensor: Har ikke tilbud			
	Kostnader	Kostnadsnivå, husleie: Over gjennomsnittet for kundesentre		Kostnadsnivå, drift: Under gjennomsnittet for kundesentre		Kostnadsnivå, totalt: Over gjennomsnittet for kundesentre
Bygg		Eier av bygg: Oddfjell Eiendom			Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Ja	
		Byggstørrelse 13785 kvm Utløpsår 2030				Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei
Brukerperspektivet	Nærmeste tjenestesteder: Voss & Stord					
	Avstand til tjenestesteder: 106 km & 83 km		Est. reisetid til tjenestested: 90 min & 150 min			

Øvrige kommentarer	
Bygg: TK disponerer kun 500m2 av kontor. I ny løsning vil arealet reduseres til ca. 300 kvm. Rehabilitering: Tilrettelagt og rehabilitert i 2015, før innflytting SVV.	

Tjenestested: Bergen sentrum (Kundesenter)

Vurdering av konseptkriteriene

Kundesenteret i Bergen sentrum har høy aktivitet innenfor tjenestene som leveres. Dimensjoneringen av tjenestestedet vurderes som noe høy i dag (ca. 500 kvm), og det er allerede planlagt å endre arealbruk til en størrelse som er mer tilpasset faktisk behov og aktivitetsnivå (ca 350 kvm), der blant annet resepsjonen fra HRA skal samlokaliseres med TK sitt kundesenter. Husleiekostnadene vurderes som noe høyt relativt til sammenlignbare tjenestesteder, men vil reduseres ved nedjusteringen av leid areale. Avstanden til tjenestestedet på Voss (90 min reisetid) vurderes som moderat, mens avstanden til tjenestestedet på Stord (150 min reisetid) vurderes som høy.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Det vurderes som hensiktsmessig å opprettholde dagens tjenestetilbud i Bergen sentrum. Etterspørselen etter teoriprøver forventes å ligge på samme nivå som i dag, ettersom tilbudet opprettholdes i Odda, Voss og Stord. Antall skrankehenvendelser vil imidlertid reduseres ved gjennomføring av tiltakene i Statens vegvesen sin overordnede plan for digitalisering av TK-området, hvilket utløser et lavere behov for tilbud i skranke.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer samt tiltakene i Statens vegvesen sin digitaliseringsplan for TK, anslås ressursbehovet for å levere tjenestene å være

- 5-6 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å opprettholde tjenestetilbudet i Bergen sentrum forventes ikke å endre reisevei for brukerne av tjenestene. Økt digitalisering vil imidlertid medføre høyere grad av selvbetjening for en rekke tjenester som tidligere har vært mulig å løse i skranken.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Opprettholdelse av tjenestetilbudet i Bergen sentrum vil ikke potensielt kunne skape et lavere behov for skranketilbud. Som nevnt planlegges kundesenterets arealbruk og skranke å nedskaleres, men ytterligere neddimensjonering kan vurderes dersom økt selvbetjening medfører et enda lavere behov for skranke.

Effekter

Ved å opprettholde tjenestestedet i Bergen sentrum forventes få effekter, med unntak av et endret ressursbehov knyttet til skranketjenester. Tjenestestedet har potensiale for å etablere et saksbehandlingssenter for håndtering av spesialiserte saksbehandlingsoppgaver, da bemanningen er tilstrekkelig med hensyn til hensiktsmessig størrelse på fagmiljøer.

Tjenestested: Odda (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon		
Adresse	Eitrheimsveien 160 5750 Odda	
Region	Vest	Fylke Hordaland
Befolkningstetthet i området	Lav	
Samlokalisert	Ja - Veg, Plan og forv.	
Utleie av areale	Nei	
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane Nei
	Åpningstid	35 t/uke
	Drop in, teoriprøve	7 t/uke

Produksjonstall 2017	Tjenestetilbud	Antall ansatte
Ant. førerpr. LK 475	Førerpr. LK Ja Kjøretøyregistrering Ja	Trafikant 2 Utekontroll 3
Ant. førerpr. MC 43	Førerpr. MC Ja	Kjøretøy 1 Andre 18
Ant. førerpr. TK -	Førerpr. TK Ja Mynd.kontr.LK Ja	Merkantil 2
Ant. teoriprøver 607	Teoriprøve Ja Mynd.kontr.TK Nei	Tilsyn og godkjenning 0
Ant. rettighetsbevis-saker 2 554	Rettighetsbevis Ja Utekontroll Nei	Ambulerende bemanning 0
Ant. kjøretøyreg. 5 612		
Ant. mynd.kontr.LK 250	Infrastruktur	Årlige kostnader og inntekter
Ant. mynd.kontr.TK -	Kontrollhall Leier	Husleie 223 (240')
	Halløp, LK 1 (1 aktive)	Driftskostn. 394' (423')
	Halløp, TK 1 (1 aktive)	Tot. byggkostn. 617' (663')
	MC-bane Eier	Leiekostn., Hall -
	Ant. skranke 2	Leiekostn., MC -
	Ant. plasser i teoriprøverom 2	Leieinntekter -

Konseptkriterier			
Etterspørsel	Førerprøver, LK Lav	Teoriprøver Lav	Skrankehenv. 2017 6 174
	Førerprøver, MC Lav	Mynd.kontr., LK Lav	Est. skrankehenv. < 2 000
	Førerprøver, TK Ingen	Mynd.kontr., TK Ingen	fra 2021
Kapasitet	Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom: 20%	
	LK: 10% Kjøretøy , 0% andre	ift. åpningstiden	
	TK: Tilbyr ikke slike kontroller	Ant. praktiske førerprøver per sensor: 259 prøver/år	
Kostnader	Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner
Bygg	Eier av bygg: Statens vegvesen	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Ja	
	Byggstørrelse 770 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Ja	
	Utløpsår -		
Brukerperspektivet	Nærmeste tjenestesteder: Voss, Bergen & Stord		
	Avstand til tjenestesteder: 92 km, 117 km & 161	Est. reisetid til tjenestested: 100 min & 150 min	

Øvrige kommentarer

Kontrollhall: Leier hall ved siden av traf, og tilgang til laste bil løp. Tungbil leie en dag i uken.

Tjenestested: Odda (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen i Odda vurderes som overdimensjonert, men med et lavt kostnadsnivå sammenlignet med tilsvarende tjenestesteder. Videre er etterspørselen etter samtlige tjenestesteder lav, og utnyttelsen av kontrollhallen er langt under kravene som er satt i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi i 2013. Statens vegvesen eier trafikkstasjonen i Odda, hvilket gir fleksibilitet ved eventuell neddimensjonering og endring av lokasjon. Nærmeste tjenestested er Voss (100 min reisetid), og avstanden vurderes som moderat. Avstanden til neste alternative tjenestested, Bergen (150 min reisetid) vurderes som høy.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Dagens situasjon tyder på at det ikke er et tilstrekkelig etterspørselsgrunnlag i Odda til å opprettholde et bredt tjenestetilbud. Vurderingen av konseptkriteriene tyder på at det vil være hensiktsmessig å nedskalere tjenestestedet til et lite servicekontor, med tilbud av teoriprøver samt praktiske førerprøver for lette kjøretøyklasser. For resterende tjenester kan brukerne henvende seg til sambruksstasjonen i Bergen, Åsane.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer, samt tiltakene i Statens vegvesen sin overordnede plan for digitalisering av TK-området, vil det estimerte ressursbehovet for å levere tjenestene være:

- < 1 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- < 1 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

Endringene i tjenestetilbudet medfører at brukerne må reise til Bergen ved behov for myndighetskontroll samt praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser. For disse tjenestene vil brukerne oppleve en endret reisevei og reisetid. Reisetiden mellom de to tjenestestedene er i dag moderat til høy (150 min), men vurderes som rimelig med tanke på størrelsen på etterspørselen i Odda, og hvor ofte den enkelte bruker etterspør disse tjenestene. Videre vil reisetiden mellom Bergen og Odda kunne reduseres i fremtiden ifm. planlagt vegutbygging av E39.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Med overføring av etterspørsel etter myndighetskontroll og praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser til Bergen, vil det ikke lenger være behov for kontrollhall eller et stort uteareale/MC-bane i Odda. Basert på foreslått tilbud og estimert etterspørsel og arealbehov kan samlokalisering med andre offentlige virksomheter vurderes. Ved valg av en slik løsning vil avhenging av dagens trafikkstasjonbygg være aktuelt, og alternative kontorsteder for de 18 ansatte fra andre Statens vegvesen-funksjoner må vurderes. I tillegg bør det sørges for at utekontroll-ressurser får oppmøteplass ved nærliggende kontrollstasjoner eller nærmeste sambruksstasjon.

Effekter

Omgjøringen til servicekontor og endring i lokasjon vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende 617 000 kr. Årlige eiendomskostnader ved et lite servicekontor er estimert til 375 000 kr. Total kostnadsbesparelse anslås dermed å være 242 000 kr.

Tjenestested: Stord (Kundesenter)



Nøkkelinformasjon		
Adresse	Vabakkjen 7 5411 Stord	
Region	Vest	Fylke Hordaland
Befolkningstetthet i området	Middels	Åpningstid 35 t/uke
Samlokalisert	Ja - Politiet	
Utleie av areale	Nei	
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane Nei
		Drop in, teoriprøve 14 t/uke

Produksjonstall 2017	
Ant. førerpr. LK	1 526
Ant. førerpr. MC	87
Ant. førerpr. TK	129
Ant. teoriprøver	2 054
Ant. rettighetsbevis-saker	5 135
Ant. kjøretøyreg.	7 608
Ant. mynd.kontr.LK	-
Ant. mynd.kontr.TK	-

Tjenestetilbud			
Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja		
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.LK	Nei
Teoriprøve	Ja	Mynd.kontr.TK	Nei
Rettighetsbevis	Ja	Utekontroll	Nei

Antall ansatte			
Trafikant	6	Utekontroll	0
Kjøretøy	0	Andre	14
Merkantil	3		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur	
Kontrollhall	Har ikke hall
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Eier
Ant. skranke	2
Ant. plasser i teoriprøverom	4

Årlige kostnader og inntekter	
Husleie	1 399' (3 626')
Driftskostn.	91' (235')
Tot. byggkostn.	1 490' (3 861')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier						
Etterspørsel	Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Middels	Skrankehenv. 2017	11 974
	Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Ingen	Est. skrankehenv. fra 2021	< 5 000
	Førerprøver, TK	Lav	Mynd.kontr., TK	Ingen		
Kapasitet	<i>Utnyttelse, halløp</i> LK: Tilbyr ikke slike kontroller TK: Tilbyr ikke slike kontroller		<i>Utnyttelse, teoriprøverom:</i> 30% ift. åpningstiden Ant. praktiske førerprøver per sensor: 290 prøver/år			
	Kostnader	Kostnadsnivå, husleie: Over gjennomsnittet for kundesentre		Kostnadsnivå, drift: Under gjennomsnittet for kundesentre		Kostnadsnivå, totalt: Over gjennomsnittet for kundesentre
Bygg		Eier av bygg: Statsbygg Byggstørrelse 1149 kvm Utløpsår 2035			Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei	
		Brukerperspektivet	Nærmeste tjenestesteder: Haugesund, Bergen & Odda Avstand til tjenestesteder: 59 km, 95 km & 161 km			

Øvrige kommentarer

Tjenestested: Stord (Kundesenter)

Vurdering av konseptkriteriene

Kundesenteret på Stord vurderes som overdimensjonert, med et moderat kostnadsnivå. Etterspørselen etter praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser er lav, og moderat for praktiske førerprøver innen teoriprøver og lette førerkortklasser. Dagens lokaler leies av Statsbygg og leiekontrakten er lang, med utløpsår i 2035. Dette kan begrense fleksibiliteten noe med hensyn til eventuell neddimensjonering og endring av lokasjon. Avstanden til tjenestestedet i Haugesund (60 min) vurderes som moderat, og avstanden til neste alternative tjenestested i Bergen (160 min) anses som høy.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Omstendighetene tyder på at det ikke er tilstrekkelig etterspørsel til å opprettholde dagens tjenestetilbud. Capgemini Consulting mener at det vil være hensiktsmessig å neddimensjonere tjenestestedet til et mindre servicekontor, med tilbud av teoriprøver og praktiske førerprøver for lette førerkortklasser. Ved behov for resterende tjenester kan brukerne henvende seg ved sambruksstasjonen i Bergen, Åsane.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer, samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering anslås ressursbehovet ved tjenestestedet å være:

- 1 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 2-3 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

Endringene i tjenestetilbudet medfører at brukere som tidligere har henvendt seg ved tjenestestedet på Stord for praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser nå må reise til Bergen. Brukerne vil dermed oppleve en endret reisevei og reisetid tilknyttet disse tjenestene. I dag er reisetiden mellom de to tjenestestedene noe høy (160 min), men den vurderes som rimelig med tanke på størrelsen på etterspørselen i Stord, og hvor ofte den enkelte bruker etterspør disse tjenestene. Videre vil reisetiden mellom Bergen og Stord kunne reduseres i fremtiden ifm. planlagt vegutbygging av E39.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Med overføring av etterspørsel etter praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser til Bergen, vil det ikke lenger være behov for kontrollhall eller et stort uteareale/MC-bane på Stord. Basert på foreslått tilbud samt estimert etterspørsel og arealbehov kan det vurderes å redusere arealet som i dag leies av Statsbygg. Eventuelt kan samlokalisering med andre offentlige virksomheter vurderes, eksempelvis kommunen.

Effekter

Omgjøringen til servicekontor vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende 1 490 000 kr. Årlige eiendomskostnader ved et servicekontor er estimert til 450 000 kr. Total kostnadsbesparelse anslås dermed å være 1 040 000 kr.

Tjenestested: Voss (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Flyplassvegen 8 5705 Voss		
Region	Vest	Fylke	Hordaland
Åpningstid	35 t/uke		
Befolkningstetthet i området	Lav	Drop in, teoriprøve	10 t/uke
Samlokalisert	Ja - Veg, Prosjekt, Plan og forv., Tilsyn		
Utleie av areale	Nei		
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	665
Ant. førerpr. MC	52
Ant. førerpr. TK	23
Ant. teoriprøver	941
Ant. rettighetsbevis-saker	3 480
Ant. kjøretøyreg.	8 111
Ant. mynd.kontr.LK	343
Ant. mynd.kontr.TK	15

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Ja
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	4	Utekontroll	3
Kjøretøy	5	Andre	34
Merkantil	1		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	0		







Infrastruktur

Kontrollhall	Eier
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Eier
Ant. skranke	2
Ant. plasser i teoriprøverom	4

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	-
Driftskostn.	670' (748')
Tot. byggkostn.	670' (748')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier

	Etterspørsel	Førerprøver, LK Middels Førerprøver, MC Lav Førerprøver, TK Lav	Teoriprøver Lav Mynd.kontr., LK Lav Mynd.kontr., TK Lav	Skrankehenv. 2017 8 763 Est. skrankehenv. fra 2021 < 2 500
	Kapasitet	Utnyttelse, felles halløp 10 % Kjøretøy 0 % utnyttelse andre aktører	Utnyttelse, teoriprøverom:  15 % ift. åpningstiden Ant. praktiske førerprøver per sensor: 185 prøver/år	
	Kostnader	Kostnadsnivå, husleie: Ingen husleiekostnader	Kostnadsnivå, drift: Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Kostnadsnivå, totalt: Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner
	Bygg	Eier av bygg: Statens vegvesen Byggstørrelse 1809 kvm Utløpsår -	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Ja Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Ja	
	Brukerperspektivet	Nærmeste tjenestesteder: Bergen&Odda Avstand til tjenestesteder: 105/92 km & 92 km	Est. reisetid til tjenestested: 92/81 min & 98 min	

Øvrige kommentarer

Kontrollhall: Felles halløp for lette og tunge kjøretøy.

Tjenestested: Voss (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Dagens trafikkstasjon på Voss anses som overdimensjonert i forhold til etterspørselen som betjenes, og kostnadsnivået er relativt lavt sammenlignet med tilsvarende tjenestesteder. Etterspørselen etter teoriprøver, praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser er lav, men moderat for praktiske førerprøver innen lette førerkortklasser. Det ser ut til å være et lavt behov for myndighetskontroll i området, og kapasitetsutnyttelsen av kontrollhallen er langt under kravene som er satt i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi fra 2013. Dagens trafikkstasjon eies av Statens vegvesen hvilket gir fleksibilitet ved eventuell neddimensjonering. Avstanden til



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Nåsituasjonen trekker i retning av at etterspørselen er for lav for opprettholdelse av dagens tjenestetilbud. Konseptkriteriene tyder på at det vil være mer hensiktsmessig å neddimensjonere tjenestestedet til et lite servicekontor, der det er tilbud av teoriprøver og praktiske førerprøver. Etterspørsel etter resterende tjenester kan betjenes av sambruksstasjonen i Bergen, Åsane.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, vil det estimerte ressursbehovet ved tjenestestedet være:

- < 1 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 1-2 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

Foreslått omgjøring til servicekontor vil medføre at brukerne må reise til Bergen ved behov for myndighetskontroll samt praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser. Brukerne vil altså få en endret reisevei og reisetid tilknyttet disse tjenestene. Reisetiden mellom tjenestestedet på Voss og sambruksstasjonen i Bergen er moderat, og vurderes som rimelig med tanke på etterspørselsstørrelsen på Voss, og hvor ofte den enkelte bruker etterspør tjenestene.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

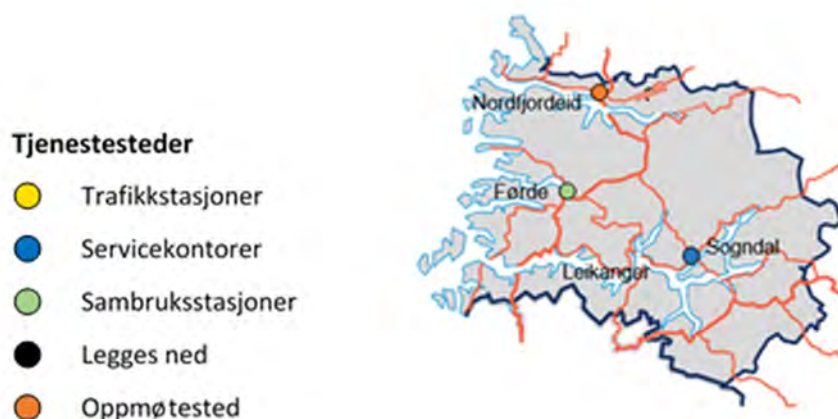
Ved omgjøring til servicekontor vil det ikke lenger være behov for kontrollhall eller et stort uteareal/MC-bane på Voss. Omgjøring fra trafikkstasjon til servicekontor reduserer altså arealbehovet, men det kan være utfordrende å flytte til en ny lokasjon, ettersom trafikkstasjonen er kontorsted for 34 ansatte fra andre funksjoner i Statens vegvesen. Muligheten for å leie ut ledig areal bør derfor vurderes. I tillegg bør det sørges for at utekontroll-ressurser får oppmøteplass ved nærliggende kontrollstasjoner eller nærmeste sambruksstasjon.

Effekter

Omgjøringen til servicekontor vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende 670 000 kr. Årlige eiendomskostnader ved et servicekontor er estimert til 375 000 kr. Total kostnadsbesparelse anslås dermed å være 295 000 kr.

Område - Sogn og Fjordane

I Sogn og Fjordane vurderes det som hensiktsmessig å legge ned trafikkstasjonen i Nordfjordeid, og det kan vurderes å opprette et oppmøtested for praktiske prøver for klasse B. Videre foreslås det å nedskalere tjenestestedet i Sogndal til et servicekontor, og å opprettholde dagens sambruksstasjon i Førde.



Capgemini Consulting sitt forslag vil innebære at teoriprøver tilbys i Sogndal og Førde, og at praktiske førerprøver for lette førerkortklasser tilbys ved samtlige lokasjoner. Alle praktiske førerprøver for tunge førerkortklasser og MC vil håndteres i Førde. Gitt dagens produksjonsnivå forventes tjenestestedet i Førde å gå fra å avvikle om lag 90 MC-prøver og 130 prøver for tunge førerkortklasser til henholdsvis 230 og 260 prøver.

I den foreslåtte tjenestestrukturen vil sambrukstasjonen i Førde også være eneste tjenestested som leverer myndighetskontroll i området. Stasjonen er i dag tilstrekkelig dimensjonert til å håndtere en økt etterspørsel som følge av redusert tilbud hos de nærliggende tjenestestedene. Dagens produksjon av myndighetskontroll utgjør 900 kontroller av lette kjøretøy og 158 kontroller av tunge kjøretøy, med en kapasitetsutnyttelse på omtrent 25% og 10% av halløp for henholdsvis lette og tunge kjøretøy. Med foreslått tjenestestruktur og opprettholdelse av dagens produksjonsnivå i Sogn og Fjordane forventes Førde å ha en årlig produksjon på 1616 kontroller av lette kjøretøy og 364 kontroller av tunge kjøretøy. Kapasitetsutnyttelsen ved sambrukstasjonen vil dermed være omtrent 45% av halløp for lette kjøretøy og 20% av halløp for tunge kjøretøy.

Region vest beveger seg allerede i retning av Capgemini Consulting sitt forslag til ny tjenestestruktur. Nylig ble tilbudet av praktiske førerprøver for tunge førerkortklasser lagt ned i Nordfjordeid og Sogndal, og det er besluttet at Sogndal skal legge ned tilbudet av myndighetskontroll og flytte ut av dagens lokaler i løpet av 2018. Samlokalisering i Leikanger har tidligere blitt vurdert, men lokasjonen ble ansett som for lite sentrumsnær. Region vest har forhandlet med kommunen og blitt enige om forslag til lokalisering. Regionen er nå i ferd med å inngå en avtale om leie av lokale på Campus i Sogndal. Servicekontoret blir dermed bedre dimensjonert for å håndtere økt etterspørsel som følge av nedleggelsen av tilbudet i Nordfjordeid og Førde. De syv ansatte innen utekontroll som tidligere har sittet på Sogndal trafikkstasjon vil kunne flytte kontorsted til Håbakken kontrollstasjon. Muligheten for videre leie av kontorplasser bør undersøkes for de 19 ansatte fra andre Statens vegvesen-funksjoner som er samlokalisert på Nordfjordeid trafikkstasjon. Alternativt bør andre kontorsteder vurderes for disse ressursene.

Foreslåtte endringer i tjenestestruktur og -tilbud vil innebære et endret ressursbehov i Sogn og Fjordane. Anslått ressursbehov er 3 årsverk for å betjene myndighetskontroller, 6-7 årsverk for å betjene praktiske førerprøver og 2-3 årsverk for å betjene teoriprøver og skranketilbud. Med dagens bemanning i området på 23 årsverk tilsvarer dette en overtallighet på mellom 10 og 12 årsverk.

Tjenestested: Førde (Sambruksstasjon)



Nøkkelinformasjon	
Adresse	Sanderplassen 6 6813 Førde
Region	Vest Fylke Sogn og Fjordane
Befolkningstetthet i området	Middels
Samlokalisert	Ja - Veg, HRA, VD
Utleie av areale	Ja -
Utleie av halløp	Nei
Åpningstid	35 t/uke
Drop in, teoriprøve	14 t/uke
Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017	
Ant. førerpr. LK	1 078
Ant. førerpr. MC	87
Ant. førerpr. TK	127
Ant. teoriprøver	2 060
Ant. rettighetsbevis-saker	5 471
Ant. kjøretøyreg.	11 509
Ant. mynd.kontr.LK	890
Ant. mynd.kontr.TK	158

Tjenestetilbud			
Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Ja
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte			
Trafikant	5	Utekontroll	4
Kjøretøy	4	Andre	31
Merkantil	3		
Tilsyn og godkjenning	2		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur	
Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	1 (1 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	2
Ant. plasser i teoriprøverom	4

Årlige kostnader og inntekter	
Husleie	2 065' (3 835')
Driftskostn.	205' (380')
Tot. byggkostn.	2 270' (4 215')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	40'
Leieinntekter	-

Konseptkriterier						
	Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Middels	Skrankehenv. 2017	14 475
	Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Middels	Est. skrankehenv. fra 2021	< 5 000
	Førerprøver, TK	Lav	Mynd.kontr., TK	Lav		
	Utnyttelse, halløp		Utnyttelse, teoriprøverom: 35 %			
	LK: 25 % Kjøretøy, 0 % andre	TK: 10 % Kjøretøy, 50 % andre	ift. åpningstiden Ant. praktiske førerprøver per sensor: 258 prøver/år			
	Kostnadsnivå, husleie:		Kostnadsnivå, drift:		Kostnadsnivå, totalt:	
	Under gjennomsnittet for sambruksstasjoner		Under gjennomsnittet for sambruksstasjoner		Under gjennomsnittet for sambruksstasjoner	
	Eier av bygg: Statsbygg		Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Ja			
	Byggstørrelse 1524 kvm		Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Ja			
	Utløpsår 2019					
	Nærmeste tjenestesteder: Sogndal & Nordfjordeid					
	Avstand til tjenestesteder: 103 km & 100 km		Est. reisetid til tjenestested: 95 min & 120 min			

Øvrige kommentarer
Ansatte: Førde er behjelpelig med trafikant-ressurser både i Sogndal og Nordfjordeid

Tjenestested: Førde (Sambruksstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Sambruksstasjonen i Førde har et moderat kostnadsnivå sammenlignet med andre sambruksstasjoner i dag, og betjener en lav til moderat etterspørsel etter tjenester. Sammenlignet med de to andre tjenestestedene i Sogn og Fjordane har sambruksstasjonen likevel høyest aktivitetsnivå i området. Utnyttelsen av halløpet for lette kjøretøy er lavere enn kravet i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi, og det er tilstrekkelig ledig kapasitet i kontrollhallen til å betjene en høyere etterspørsel. Avstanden til de nærmeste tjenestestedene i Sogndal og Nordfjordeid anses som moderat til høy (hhv. 95 min og 120 min).



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Nåsituasjonen i området Sogn og Fjordane tyder på at det vil være hensiktsmessig å beholde dagens sambruksstasjon i Førde, med fullt tjenestetilbud. Dersom foreslåtte endringer i Sogndal og Nordfjordeid implementeres, vil tjenestestedet i Førde dermed håndtere økt etterspørsel innen myndighetskontroll og praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer, samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, estimeres ressursbehovet for å levere tjenestene å være

- 1-2 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 2-3 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)
- 2-3 årsverk med teknisk kontrollkompetanse for å avvikle myndighetskontroller

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å opprettholde tilbudet ved sambruksstasjonen i Førde vil ikke medføre noen endringer i reisevei for brukerne som normalt henvender seg ved dette tjenestestedet.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Opprettholdelse av tjenestetilbudet i Førde vil ikke skape behov for endringer i kapasitet og infrastruktur. Sambruksstasjonen har allerede nødvendig infrastruktur og tilstrekkelig ledig kapasitet til å betjene forventet etterspørsel i foreslått tjenestestruktur. Med en forutsetning om at et halløp for lette kjøretøy og et halløp for tunge kjøretøy utgjør hhv. 3500 og 1750 kontroller per år, forventes kapasitetsutnyttelsen i kontrollhallen å øke til rundt 45% i halløp for lette kjøretøy, og rundt 70% i halløp for tunge kjøretøy, inkl. utekontroll sin utnyttelse på 50%.

Effekter

Ved å legge opp til høyere etterspørsel ved sambruksstasjonen i Åsane, legges det til rette for økt mengdetrening, hvilket kan bidra til sterkere fagkompetanse hos bemanningen, samt økt effektivitet, kvalitet og likebehandling i tjenesteleveransen.

Tjenestested: Nordfjordeid (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Malakoff 2 6770, Nordfjordeid			
Region	Vest	Fylke	Sogn og Fjordane	
Åpningstid	35 t/uke			
Befolkningstetthet i området	Lav		Drop in, teoriprøve	15 t/uke
Samlokalisert	Ja - Veg, HRA, VD, Geo/data, Ferje			
Utleie av areale	Nei			
Utleie av halløp	Nei		Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	893
Ant. førerpr. MC	77
Ant. førerpr. TK	25
Ant. teoriprøver	1 259
Ant. rettighetsbevis-saker	3 517
Ant. kjøretøyreg.	6 670
Ant. mynd.kontr.LK	460
Ant. mynd.kontr.TK	191

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Ja
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	1	Utekontroll	5
Kjøretøy	1	Andre	19
Merkantil	2		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Eier
Ant. skranke	2
Ant. plasser i teoriprøverom	5

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	945' (1 938')
Driftskostn.	105' (215')
Tot. byggkostn.	1 050' (2 153')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Lav	Skrankehenv. 2017	9 090
Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Lav	Est. skrankehenv. fra 2021	< 3 000
Førerprøver, TK	Lav	Mynd.kontr., TK	Lav		



Kapasitet

Utnyttelse, felles halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:	15 %
25 % Kjøretøy		ift. åpningstiden
0 % utnyttelse andre aktører	Ant. praktiske førerprøver per sensor:	995 prøver/år



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner



Bygg

Eier av bygg:	Eid Industribygg AS	Gjennomført rehabilitering siste 5 år:	Nei
Byggstørrelse	853 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år:	Nei
Utløpsår	2023		



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder:	Ørsta & Førde	Est. reisetid til tjenestested:	75 min & 120 min
Avstand til tjenestesteder:	45 km & 100 km		

Øvrige kommentarer

Kontrollhall: Felles halløp for lette og tunge kjøretøy. Ansatte: Førde er behjelpelig med trafikant-ressurser både i Sogndal og Nordfjordeid

Tjenestested: Nordfjordeid (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen i Nordfjordeid opplever en lav etterspørsel etter samtlige tjenester som leveres, med unntak av praktiske førerprøver for lette førerkortklasser, der etterspørselen er moderat. Videre er kostnadsnivået for TK relativt lavt sammenlignet med tilsvarende tjenestesteder, og kapasitetsutnyttelsen av kontrollhallen er ikke tilstrekkelig i forhold til krav i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi. Lokalene leies av en privat aktør, men med en kontrakt som utløper innen fem år. Dette gir noe fleksibilitet med hensyn til eventuell neddimensjonering. Avstanden til de nærmeste tjenestestedene Ørsta/Volda og Førde vurderes som moderat (hhv. 75 min og 120 min reisetid)



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Nåsituasjonen tyder på at det ikke er tilstrekkelig etterspørselgrunnlag til opprettholdelse av tjenestetilbudet i Nordfjordied. Med lav etterspørsel fra brukerne og moderate avstander til alternative tjenestesteder foreslår Capgemini Consulting å legge ned dagens tjenestested i Nordfjordied. Eventuelt kan det vurderes å opprette et oppmøtested for tilbud av praktiske førerprøver innen klasse B. Brukerne i området forventes å henvende seg ved tjenestestedene i Ørsta/Volda, Sogndal (130 min reisetid unna Nordfjordeid trafikkstasjon) eller Førde, der sistnevnte foreslås som eneste leverandør av myndighetskontroll samt praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser i

Konsekvenser for ressursbehov

Ved nedleggelse av tjenestestedet vil det ikke lenger være et ressursbehov i Nordfjordeid med hensyn til betjening av trafikant- og kjøretøytjenester. Ressursbehovet vil imidlertid kunne endres ved tjenestestedene i Sogndal, Førde og Ørsta/Volda, der etterspørselen fra Nordfjordeid forventes overført.

Konsekvenser for brukere

Foreslått nedleggelse av tjenestestedet i Nordfjordeid vil medføre at brukerne må reise til Ørsta/Volda og Førde ved behov for trafikant- og kjøretøytjenester. Brukerne vil altså få en endret reisetid på mellom 75 og 120 min ekstra.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Ved nedleggelse av trafikkstasjonen i Nordfjordeid bør muligheten for videre leie av kontorplasser undersøkes for de 19 ansatte fra andre Statens vegvesen-funksjoner som er samlokalisert her. Alternativt bør andre kontorsteder vurderes for disse ressursene. I tillegg bør det sørges for at ansatte innen utekontroll får oppmøteplass ved nærliggende kontrollstasjoner og/eller nærmeste sambruksstasjon.

Effekter

Nedleggelse av tjenestestedet innebærer en gevinst på 1 050 000 kr som er TK sin andel av totale byggekostnader

Tjenestested: Sogndal (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Stedjevegen 41 6856 Sogndal		
Region	Vest	Fylke	Sogn og Fjordane
Åpningstid	35 t/uke		
Befolkningstetthet i området	Lav	Drop in, teoriprøve	10 t/uke
Samlokalisert	Nei		
Utleie av areale	Nei		
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	766
Ant. førerpr. MC	68
Ant. førerpr. TK	107
Ant. teoriprøver	1 293
Ant. rettighetsbevis-saker	3 236
Ant. kjøretøyreg.	6 273
Ant. mynd.kontr.LK	266
Ant. mynd.kontr.TK	15

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	3	Utekontroll	7
Kjøretøy	1	Andre	0
Merkantil	3		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	1 (1 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	3
Ant. plasser i teoriprøverom	4

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	1 104'
Driftskostn.	346'
Tot. byggkostn.	1 450'
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Lav	Skrankehenv. 2017	8 260
Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Lav	Est. skrankehenv. fra 2021	< 3 000
Førerprøver, TK	Lav	Mynd.kontr., TK	Lav		



Kapasitet

Utnyttelse, felles halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:	20% ift. åpningstiden
10% Kjøretøy		
0% utnyttelse andre aktører	Ant. praktiske førerprøver per sensor:	314 prøver/år



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner



Bygg

Eier av bygg:	Einarsen as	Gjennomført rehabilitering siste 5 år:	Nei
Byggstørrelse	700 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år:	Nei
Utløpsår	2019		



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder:	Førde & Nordfjordeid	Est. reisetid til tjenestested:	100 min & 130 min
Avstand til tjenestesteder:	103 km & 120 km		

Øvrige kommentarer

Bygg: Avtalen blir fornyet automatisk med 1 år hvis den ikke sies opp før 1 oktober 2018. Holder på å finne ny lokasjon, og planlegger å leie lokale ved en vidregående skole, med større teoriprøverom. Eksisterende leiekontrakt utgår 31.12.2018. Kontrollhall: Felles halløp for lette og tunge kjøretøy. Tilbud: Har ikke utekontroll etter 2018. Ansatte: Førde er behjelpelig med trafikant-ressurser både i Sogndal og Nordfjordeid

Tjenestested: Sogndal (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen i Sogndal betjener en lav etterspørsel etter samtlige tjenester, med unntak av praktiske førerprøver for lette førerkortklasser, der etterspørselen er moderat. Videre er kostnadsnivået for TK relativt lavt sammenlignet med andre trafikkstasjoner, og kapasitetsutnyttelsen av kontrollhallen er langt under kravene i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi. Lokalene leies av en privat aktør, med en kontrakt som løper ut i 2019. Dette gir fleksibilitet med hensyn til eventuell neddimensjonering. Avstanden til de nærmeste tjenestestedene Førde og Nordfjordeid vurderes som moderat (hhv. 100 min og 130 min reisetid unna).



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Omstendighetene i dag tyder på at det ikke er tilstrekkelig publikumsbehov til at det er hensiktsmessig å beholde tjenestetilbudet. Capgemini Consulting foreslår å gjøre om tjenestestedet til et servicekontor, med tilbud av teoriprøver og praktiske førerprøver for lette førerkortklasser. Ved behov for myndighetskontroll og praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser kan brukerne henvende seg ved sambruksstasjonen i Førde.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer samt tiltakene i Statens vegvesen sin overordnede plan for digitalisering av TK-området, estimeres ressursbehovet ved tjenestestedet å være

- < 1 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 1-2 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

Foreslått omgjøring av tjenestestedet i Sogndal vil medføre at brukerne får en endret reisevei og reisetid ved behov for myndighetskontroll samt praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser. Endringen i reisetid vil kunne være opp mot 100 min ekstra, avhengig av hvor brukerne reiser fra.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Omgjøring til servicekontor vil redusere behovet for areale. Samlokalisering med vegkontoret i Leikanger har tidligere blitt vurdert, men lokasjonen ble ansett som for lite sentrumsnær. Region vest har forhandlet med kommunen og blitt enige om forslag til lokalisering. Regionen er nå i ferd med å inngå en avtale om leie av lokale på Campus i Sogndal, der det planlegges å øke kapasiteten fra fire til ti-tolv plasser i teoriprøverommet. De syv ansatte innen utekontroll som tidligere har sittet på Sogndal trafikkstasjon vil kunne flytte oppmøteplass til Håbakken kontrollstasjon.

Effekter

Omgjøringen til servicekontor vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende 1 450 000 kr. Estimert leiepris på nye lokaler på Campus i Sogndal er 464 000 kr inkl driftskostnader. Total kostnadsbesparelse anslås dermed å være 986 000 kr.

Område - Møre og Romsdal

I området Møre og Romsdal vurderes det som hensiktsmessig å legge ned kundesenteret i Sunndalsøra, omgjøre trafikkstasjonene i Ørsta/Volda, Molde og Kristiansund til servicekontorer og opprettholde trafikkstasjonen i Ålesund.



Med foreslått tjenestestruktur vil det tilbys praktiske førerprøver for lette førerkortklasser og teoriprøver ved samtlige tjenestesteder. Praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser vil betjenes i Ålesund. Gitt tilsvarende etterspørsel som i 2017, årlig produksjon ved trafikkstasjonen endres fra om lag 110 praktiske førerprøver for MC og 130 for tunge førerkortklasser, til henholdsvis 513 og 853 prøver. Deler av prøveproduksjonen for tunge førerkortklasser er knyttet til en videregående skole i nærheten av Kristiansund, som har fagutdanning innen transportfag. Skolen skaper en del etterspørsel mot jul og sommer, og ambulerende tilbud av praktiske førerprøver for tunge førerkortklasser kan vurderes med oppmøtested på skolens område.

I tillegg til å være hovedleverandør av praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser, vil også myndighetskontroll av kjøretøy sentreres i Ålesund. Ifølge en undersøkelse gjennomført av Statens vegvesen er trafikkstasjonen i Ålesund det tjenestestedet i Møre og Romsdal som tungbilbransjen prioriterer høyest for fremvisning av kjøretøy. Her er det også tilstrekkelig kapasitet til å håndtere en økt etterspørsel etter tjenester som følge av redusert tilbud hos de nærliggende tjenestestedene. I dag betjener trafikkstasjonen omtrent 1567 kontroller av lette kjøretøy og 457 kontroller av tunge kjøretøy, og forventes å betjene henholdsvis 3745 og 1097 kontroller i foreslått tjenestestruktur. Etter Capgemini Consulting sine beregninger tilsvarer dette en økning fra 20% til 55% kapasitetsutnyttelse av halløp for lette kjøretøy, og fra 25% til 70% kapasitetsutnyttelse av halløp for tunge kjøretøy, inkludert utekontroll sin utnyttelse.

Servicekontorene i Ørsta/Volda, Kristiansund og Molde kan vurderes samlokalisert med offentlige virksomheter som f.eks. kommunen. Sistnevnte kan alternativt samlokaliseres med et av vegkontorene i området, gitt ledig kapasitet. De tre nye servicekontorene holder i dag til i bygg som leies av Statsbygg, og kan potensielt avhendes dersom servicekontorene flyttes til nye lokasjoner. Ved vurdering om avhending i Ørsta/Volda må det i så fall tas hensyn til de ansatte fra vegavdelingen og ressursavdelingen som også har kontorsted her.

På sikt kan plasseringen av myndighetskontrollaktiviteten potensielt endres. Kontrollstasjoner på Bergsøya og i Romsdal har mulighet for å ta over deler av denne kontrollaktiviteten, da disse har noe kapasitet for kontroll av lette og tunge kjøretøy. I tillegg vurderer Statens vegvesen å bygge en ny

sambbruksstasjon på Vestnes i forbindelse med potensiell vegutbygging av E39 Romsdalsfjorden. Strekningen er en del av fergefri kyststamveg fra Kristiansand til Trondheim, og kryssingen av Romsdalsfjorden mellom Vestnes og Molde vil redusere reisetiden mellom Ålesund og Molde til under en time. Dersom sambbruksstasjonen i Vestnes bygges, er Statens vegvesen sin vurdering at denne kan ferdigstilles i 2023. Stasjonen vil da kunne dekke hovedfartsårene til/fra Ålesund, Molde, Kristiansund og Åndalsnes på E136 og E39. Ved bygging av sambbruksstasjonen mener Capgemini Consulting at det kan være hensiktsmessig å overføre tilbudet av myndighetskontroll fra Ålesund til Vestnes, og nedskalere tjenestestedet i Ålesund til et servicekontor. Servicekontoret i Ålesund kan da potensielt samlokaliseres med andre offentlige virksomheter.

Foreslåtte endringer i tjenestestruktur og -tilbud vil innebære et endret ressursbehov i Møre og Romsdal. Anslått ressursbehov er 7 årsverk for å betjene myndighetskontroller, 13-15 årsverk for å betjene praktiske førerprøver og 4-5 årsverk for å betjene teoriprøver og skranketilbud. Med dagens bemanning i området på 46 årsverk tilsvarer dette en overtallighet på mellom 19 og 22 årsverk.

Tjenestested: Kristiansund (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon	
Adresse	Verkstedveien 7 6517 Kristiansund
Region	Midt Fylke Møre og Romsdal
Befolkningstetthet i området	Middels
Samlokalisert	Nei
Utleie av areale	Nei
Utleie av halløp	Nei
Utleie av MC-bane	Nei
Åpningstid	28 t/uke
Drop in, teoriprøve	10 t/uke

Produksjonstall 2017	
Ant. førerpr. LK	840
Ant. førerpr. MC	92
Ant. førerpr. TK	331
Ant. teoriprøver	1 817
Ant. rettighetsbevis-saker	4 526
Ant. kjøretøyreg.	8 858
Ant. mynd.kontr.LK	533
Ant. mynd.kontr.TK	171

Tjenestetilbud			
Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte			
Trafikant	4	Utekontroll	3
Kjøretøy	2	Andre	0
Merkantil	4		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur	
Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	1 (1 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	4
Ant. plasser i teoriprøverom	7

Årlige kostnader og inntekter	
Husleie	1 036'
Driftskostn.	480'
Tot. byggkostn.	1 516'
Leiekostn., Hall	Inkl. i husleie
Leiekostn., MC	40'
Leieinntekter	-

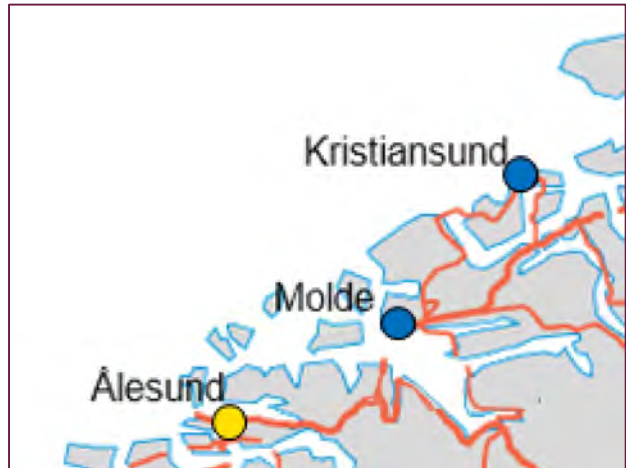
Konseptkriterier						
	Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Middels	Skrankehenv. 2017	11 853
	Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Lav	Est. skrankehenv. fra 2021	< 4 500
	Førerprøver, TK	Middels	Mynd.kontr., TK	Lav		
	Utnyttelse, halløp		Utnyttelse, teoriprøverom: 20%			
	LK:	15 % Kjøretøy, 0 % andre	ift. åpningstiden			
	Kostnadsnivå, husleie:		Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:		
	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner		Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner		
	Eier av bygg: Statsbygg		Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Ja			
	Byggstørrelse 1042 kvm		Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei			
	Utløpsår 2021					
	Nærmeste tjenestesteder: Molde & Sunndalsøra					
	Avstand til tjenestesteder: 64 km & 100 km		Est. reisetid til	60 min & 100 min		

Øvrige kommentarer	
Ansatte: Det sitter i tillegg 1,0 årsverk i stab for Møre og Romsdal i Molde TS. Annet: En videregående skole i nærheten har fagutdanning innenfor tungbil/transportfag. De har behov for oppkjøring frem mot jul og mot sommeren.	

Tjenestested: Kristiansund (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen vurderes som overdimensjonert, men med et moderat kostnadsnivå. Etterspørselen etter praktiske førerprøver MC er lav, og moderat for praktiske førerprøver klasse B og tunge kjøretøy. Det er lite behov for myndighetskontroll i området, og kapasitetsutnyttelsen av kontrollhallen er ikke tilstrekkelig ift. kravene som er satt i eiendomsstrategien for 2013. Leiekontrakten med Statsbygg utløper i 2021, hvilket gir noe fleksibilitet ved eventuell neddimensjonering og endring av lokasjon. Det er en lav/høy avstand til de nærmeste tjenestestedene, Molde (60 min) og Ålesund (165 min).



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Dagens omstendigheter tyder på at det ikke er et tilstrekkelig publikumsbehov for å opprettholde det brede tjenestetilbudet. Capgemini Consulting mener at konseptkriteriene trekker i retning av at det vil være mer hensiktsmessig å nedskalere tjenestestedet til et lite servicekontor, med tilbud av teoriprøver og praktiske førerprøver innen klasse B. Det kan eventuelt vurderes å tilby praktiske førerprøver for tunge kjøretøy med ambulerende bemanning til elever innenfor yrkessjåførinjen ved den nærliggende videregående skolen. Disse representerer hovedbrukerne av slike prøver, og henvender seg primært mot jul og mot sommeren.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, vil det estimerte ressursbehovet ved tjenestestedet være:

- < 1 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 1-2 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.) Det bør vurderes om det er

Konsekvenser for brukere

Capgemini Consulting sitt forslag til endringer i tjenestetilbudet vil medføre at brukerne må reise til Ålesund for gjennomføring av førerprøver innen MC og tunge kjøretøyklasser. Myndighetskontroll for alle kjøretøy vil også tilbys i Ålesund, men det er også mulighet for å overføre deler av aktiviteten til Bergsøya og Romsdal, der det er kontrollstasjoner med noe kapasitet for kontroll av lette og tunge kjøretøy. Ambulerende tilbud av praktiske førerprøver for tunge kjøretøy kan også være aktuelt ved den videregående skolen i høysesongene. For tjenestene som ikke lenger leveres i Kristiansund vil brukernes reisevei endres, og kan potensielt bli lengre.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Etterspørselen etter myndighetskontroll og praktiske førerprøver for MC og tunge kjøretøy forventes overført til Ålesund og eventuelt delvis til Bergsøya og Romsdal. Det vil dermed ikke være behov for kontrollhall eller stort uteareale/MC-bane i Kristiansund. Ved eventuelt ambulerende tilbud av praktiske førerprøver for tunge kjøretøy forutsettes det at utearealet ved den videregående skolen er tilstrekkelig til å benytte som oppmøtested. Basert på foreslått tilbud og estimert etterspørsel og arealbehov anbefales det å vurdere

Effekter

Omgjøringen til servicekontor og endring i lokasjon vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende dagens totale eiendomskostnader. Årlige eiendomskostnader ved lite servicekontor er estimert til 375 000 kr inkl. driftskostnader. Total kostnadsbesparelse vil dermed være 1 141 000 kr

Tjenestested: Molde (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse Frænavegen 650 Årøddalen 6422 Molde
Region Midt **Fylke** Møre og Romsdal **Åpningstid** 28 t/uke
Befolkningstetthet i området Middels **Drop in, teoriprøve** 14 t/uke
Samlokalisert Nei
Utleie av areale Nei
Utleie av halløp Nei **Utleie av MC-bane** Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	1 226
Ant. førerpr. MC	109
Ant. førerpr. TK	125
Ant. teoriprøver	2 374
Ant. rettighetsbevis-saker	6 459
Ant. kjøretøyreg.	16 517
Ant. mynd.kontr.LK	1 157
Ant. mynd.kontr.TK	438

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	3	Utekontroll	3
Kjøretøy	2	Andre	0
Merkantil	5		
Tilsyn og godkjenning	5		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	1 (1 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	5
Ant. plasser i teoriprøverom	9

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	2 033'
Driftskostn.	520'
Tot. byggkostn.	2 553'
Leiekostn., Hall	Inkl. i husleie
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Middels	Skrankehenv. 2017	18 495
Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Middels	Est. skrankehenv. fra 2021	< 6 000
Førerprøver, TK	Lav	Mynd.kontr., TK	Middels		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:	20%
LK: 35 % Kjø.tøy, 0 % andre		ift. åpningstiden
TK: 25 % Kjø.tøy, 5 % andre	Ant. praktiske førerprøver per sensor:	487 prøver/år



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner



Bygg

Eier av bygg:	Statsbygg	Gjennomført rehabilitering siste 5 år:	Nei
Byggstørrelse	1022 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år:	Nei
Utløpsår	2032		



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder:	Kristiansund & Ålesund	Est. reisetid til	60 min & 110 min
Avstand til tjenestesteder:	64 km & 76 km		

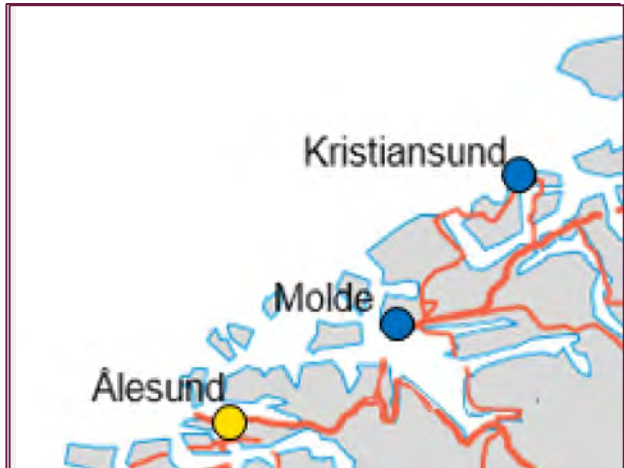
Øvrige kommentarer

Ansatte: Det sitter i tillegg 1,4 årsverk i stab for Møre og Romsdal i Molde TS.

Tjenestested: Molde (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen vurderes som overdimensjonert, og med et moderat kostnadsnivå. Etterspørselen etter praktiske førerprøver er lav for MC og tunge kjøretøy, og moderat for praktiske førerprøver klasse B. Hallkontrollaktiviteten er moderat sammenlignet med andre tjenestesteder som tilbyr myndighetskontroll, men utnyttelsen av kontrollhallen er ikke tilstrekkelig ift. kravene som er satt i eiendomsstrategien for 2013. Byggets leiekontrakt med Statsbygg utløper i 2032, og må eventuelt reforhandles ved neddimensjonering og endring av lokasjon.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Situasjonen ved tjenestestedet i dag tyder på at det ikke er tilstrekkelig etterspørsel til at tjenestetilbudet kan opprettholdes. Ved vurderingen av konseptkriteriene mener Capgemini Consulting at det vil være en bedre løsning å gå bort fra dagens trafikkstasjon og heller etablere et lite servicekontor som tilbyr teoriprøver og praktiske førerprøver innen klasse B.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, vil det estimerte ressursbehovet ved tjenestestedet være:

- 1 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 1-2 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs, info/mengdetrening etc.).

Konsekvenser for brukere

Foreslåtte endringer i tjenestetilbudet i Molde vil medføre at brukerne må reise til Ålesund for praktiske førerprøver innen MC og tunge kjøretøyklasser. Myndighetskontroll for alle kjøretøy vil også tilbys i Ålesund, men det er også mulighet for å overføre deler av aktiviteten til Bergsøya og Romsdal, der det er kontrollstasjoner med noe kapasitet for kontroll av både lette og tunge kjøretøy. For tjenestene som ikke lenger leveres i Molde vil brukernes reisevei endres, og kan potensielt bli lengre. Reisetiden vurderes imidlertid som rimelig ift. etterspørselen som tidligere har blitt betjent i Molde, og hvor ofte den enkelte bruker har behov for

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Med det foreslåtte tjenestetilbudet vil det ikke være behov for kontrollhall eller stort uteareale og MC-bane ved tjenestestedet i Molde. Her forutsettes det at årsverkene tilknyttet TK stab kan overføres til en annen lokasjon, og at Tilsyn og godkjenning flytter til regionvegkontoret. Basert på foreslått tilbud, forventet etterspørsel og arealbehov anbefales det å vurdere samlokalisering med andre offentlige virksomheter. Det kan potensielt også være aktuelt å samlokalisere servicekontoret med regionvegkontoret eller vegkontoret i Molde, dersom det er ledig kapasitet.

Effekter

Omgjøringen til servicekontor og endring i lokasjon vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende dagens totale eiendomskostnader. Årlige eiendomskostnader ved for et servicekontor er estimert til 450 000 kr inkl. driftskostnader. Totale kostnadsbesparelser forventes derfor å bli 2 103 000 kr ved realisering av Capgemini Consulting sitt forslag.

Tjenestested: Sunndalsøra (Kundesenter)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Romsdalsvegen 2 6600 Sunndalsøra		
Region	Midt	Fylke	Møre og Romsdal
Åpningstid	18 t/uke		
Befolkningstetthet i området	Lav	Drop in, teoriprøve	4 t/uke
Samlokalisert	Ja - Sunndal kommune (rådhus)		
Utleie av areale	Nei		
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	390
Ant. førerpr. MC	48
Ant. førerpr. TK	7
Ant. teoriprøver	587
Ant. rettighetsbevis-saker	1 619
Ant. kjøretøyreg.	4 260
Ant. mynd.kontr. LK	-
Ant. mynd.kontr. TK	-

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr. LK	Nei
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr. TK	Nei
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	1	Utekontroll	0
Kjøretøy	0	Andre	0
Merkantil	2		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	1		

Infrastruktur

Kontrollhall	Har ikke hall
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	2
Ant. plasser i teoriprøverom	6

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	220'
Driftskostn.	24'
Tot. byggkostn.	244'
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	10'
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Lav	Teoriprøver	Lav	Skrankehenv. 2017	4 355
Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Ingen	Est. skrankehenv. fra 2021	< 1 500
Førerprøver, TK	Lav	Mynd.kontr., TK	Ingen		



Kapasitet

<i>Utnyttelse, halløp</i>	<i>Utnyttelse, teoriprøverom:</i>		10%
<i>LK: Tilbyr ikke slike kontroller</i>			ift. åpningstiden
<i>TK: Tilbyr ikke slike kontroller</i>	<i>Ant. praktiske førerprøver per sensor:</i>		445 prøver/år



Kostnader

<i>Kostnadsnivå, husleie:</i>	<i>Kostnadsnivå, drift:</i>	<i>Kostnadsnivå, totalt:</i>
Under gjennomsnittet for kundesentre	Under gjennomsnittet for kundesentre	Under gjennomsnittet for kundesentre



Bygg

<i>Eier av bygg:</i> Sunndalsøra kommune	<i>Gjennomført rehabilitering siste 5 år:</i> Nei
<i>Byggstørrelse</i> 120 kvm	<i>Rehabiliteringsbehov neste 5 år:</i> Nei
<i>Utløpsår</i> 2019	



Brukerperspektivet

<i>Nærmeste tjenestesteder:</i> Oppdal & Kristiansund	
<i>Avstand til tjenestesteder:</i> 69 km & 96 km	<i>Est. reisetid til</i> 60 min & 90 min

Øvrige kommentarer

Tilbud: Førerprøve tunge klasser tilbys på forespørsel, siden en av sensorene bor i nærområdet.

Tjenestested: Sunndalsøra (Kundesenter)

Vurdering av konseptkriteriene

Sunndalsøra opplever lavest aktivitetsnivå blant tjenestestedene i området Møre og Romsdal, og etterspørselen er lav for samtlige tjenester som leveres. For dette tjenestestedet har man imidlertid etablert en hensiktsmessig løsning ved samlokalisering med kommunen til en lav kostnad. Leiekontrakten går ut allerede i 2019, hvilket også gir fleksibilitet med hensyn til eventuell neddimensjonering eller nedleggelse. Trafikkstasjonene i Oppdal og Kristiansund ligger henholdsvis 60 og 90 minutters reisetid unna. Dette anses som moderate avstander for brukere som normalt henvender seg ved kundesenteret i



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Etterspørselsgrunnlaget ved Sunndalsøra synes å være såpass lavt at det ikke er forsvarlig å opprettholde dagens tjenestetilbud. Capgemini Consulting mener derfor at kundesenteret bør legges ned, og at brukerne må henvende seg ved andre tjenestesteder i området ved behov for tjenester.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer fjernes behovet for ressurser i Sunndalsøra.

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å legge ned kundesenteret i Sunndalsøra innebærer at brukere må reise til andre tjenestesteder for å få levert tjenester. Ved nedleggelse også i Oppdal, forventes hovedaktiviteten å overføres til Kristiansund og Molde. Praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser vil avvikles i Ålesund. Brukere som tidligere har henvendt seg til Sunndalsøra får med dette en ny og potensielt lengre reisevei. Reisetiden anses imidlertid som overkommelig med tanke på antallet brukere det gjelder, og hvor ofte den enkelte bruker har behov for tjenester.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Capgemini Consulting sitt forslag innebærer at det ikke lenger er behov for areale i Sunndalsøra.

Effekter

Nedleggelsen av Sunndalsøra vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende de totale eiendomskostnadene på 254 000 kr.

Tjenestested: Ørsta/Volda (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Langemyra 5 6160 Hovdebygda		
Region	Midt	Fylke	Møre og Romsdal
Åpningstid	28 t/uke		
Befolkningstetthet i området	Lav	Drop in, teoriprøve	10 t/uke
Samlokalisert	Ja - Veg, Ressurs		
Utleie av areale	Ja - Veg, Ressurs		
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	1 157
Ant. førerpr. MC	152
Ant. førerpr. TK	264
Ant. teoriprøver	2 093
Ant. rettighetsbevis-saker	5 223
Ant. kjøretøyreg.	10 408
Ant. mynd.kontr.LK	488
Ant. mynd.kontr.TK	31

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	3	Utekontroll	1
Kjøretøy	0	Andre	7
Merkantil	3		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	2		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	1 (1 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	3
Ant. plasser i teoriprøverom	11

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	2 104' (3 100')
Driftskostn.	346' (510')
Tot. byggkostn.	2 450' (3 610')
Leiekostn., Hall	Inkl. i husleie
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Middels	Skrankehenv. 2017	13 571
Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Lav	Est. skrankehenv. fra 2021	< 5 000
Førerprøver, TK	Middels	Mynd.kontr., TK	Lav		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:		15 %
LK: 15 % Kjø.tøy,	0 % andre	ift. åpningstiden	
TK: 5 % Kjø.tøy,	5 % andre	Ant. praktiske førerprøver per sensor: 524 prøver/år	



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner



Bygg

Eier av bygg: Statsbygg	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei
Byggstørrelse 1580 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei
Utløpsår 2019	



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder: Nordfjordeid & Ålesund	
Avstand til tjenestesteder: 45 km & 54 km	Est. reisetid til 75 min & 85 min

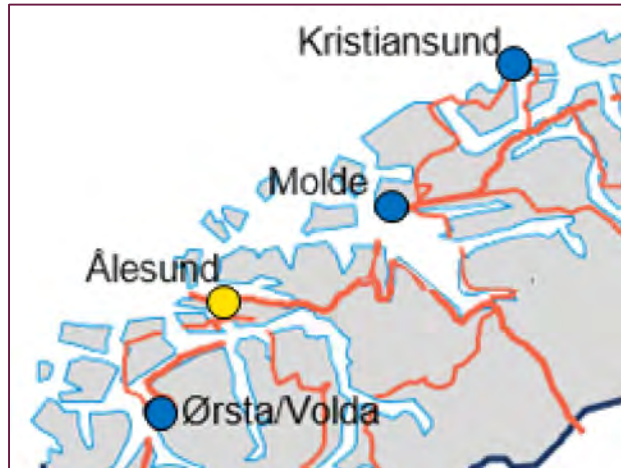
Øvrige kommentarer

Inntekter: Leieinntekter er for utleie av kontor til interne i SVV.

Tjenestested: Ørsta/Volda (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen vurderes som overdimensjonert og med et høyt husleiekostnad relativt til dagens aktivitet. Etterspørselen etter praktiske førerprøver for personbil (klasse B) er moderat, og lav-moderat innen de øvrige kjøretøyklassene. Videre er ikke kapasitetsutnyttelsen av kontrollhallen tilstrekkelig ift. kravene som er satt i eiendomsstrategien for 2013. Byggets leiekontrakt med Statsbygg utløper i 2019, hvilket gir fleksibilitet med hensyn til neddimensjonering og endring av lokasjon. Det er en moderat avstand til de nærmeste tjenestestedene Norfjordeid (75 min) og Ålesund (85 min).



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Capgemini Consulting mener det ikke er tilstrekkelig etterspørselsgrunnlag for å opprettholde dagens tilbud ved tjenestestedet i Ørsta/Volda. Vurderingene av konseptkriteriene tyder på at det kan være hensiktsmessig å gjøre trafikkstasjonen om til et mindre servicekontor, med et tjenestetilbud som omfatter førerprøver for klasse B, samt teoriprøver for alle klasser.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer og tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, vil estimert ressursbehov for å levere tjenestene være

- 1 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 2-3 årsverk med sensorkompetanse for å betjene praktiske førerprøver samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

Foreslåtte endringer i tjenestetilbudet medfører at brukerne må reise til Ålesund for gjennomføring av førerprøver innen MC og tunge kjøretøyklasser, samt for myndighetskontroll for alle kjøretøy. Dermed vil reiseveien endres og potensielt bli lengre for brukere av disse tjenestene, ettersom reisetiden mellom Ørsta/Volda og Ålesund er ca. 85 min. Reisetiden anses imidlertid som rimelig sett i sammenheng med publikums behov og hvor ofte hver enkelt bruker etterspør nevnte tjenester.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Etterspørsel etter myndighetskontroll av kjøretøy og praktiske førerprøver for MC og tunge kjøretøy forventes overført til Ålesund. Dermed vil det ikke lenger være behov for hallkapasitet eller MC-bane ved tjenestestedet i Ørsta/Volda. Basert på foreslått tjenestetilbud, forventet etterspørsel og arealbehov anbefales det å vurdere muligheten for samlokalisering med øvrige offentlige virksomheter i området, f.eks. kommunen. For å oppnå god dekning i søndre Sunnmøre kan det være hensiktsmessig å velge lokasjon i Volda.

Effekter

Omgjøringen til servicekontor og endring i lokasjon vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende dagens totale eiendomskostnader. Årlige eiendomskostnader for et lite servicekontor samt 7 kontorplasser for andre SVV funksjoner er estimert til 630 000 kr inkl. driftskostnader. Total kostnadsbesparelse vil dermed være 2 980 000 kr.

Tjenestested: Ålesund (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Vestre Olsvikveg 13 6019 Ålesund		
Region	Midt	Fylke	Møre og Romsdal
Åpningstid	35 t/uke		
Befolkningstetthet i området	Høy	Drop in, teoriprøve	19 t/uke
Samlokalisert	Ja - Veg, VD, Ressurs, Prosjekt		
Utleie av areale	Ja - Veg, VD, Ressurs, Prosjekt		
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	2 128
Ant. førerpr. MC	112
Ant. førerpr. TK	126
Ant. teoriprøver	3 948
Ant. rettighetsbevis-saker	10 649
Ant. kjøretøyreg.	26 898
Ant. mynd.kontr.LK	1 567
Ant. mynd.kontr.TK	457

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	4	Utekontroll	6
Kjøretøy	6	Andre	Resten av SVV
Merkantil	7		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	2 (2 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	5
Ant. plasser i teoriprøverom	13

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	2 420' (5 980')
Driftskostn.	299' (740')
Tot. byggkostn.	2 719' (6 720')
Leiekostn., Hall	Inkl. i husleie
Leiekostn., MC	25'
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Høy	Teoriprøver	Middels	Skrankehenv. 2017	29 746
Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Høy	Est. skrankehenv. fra 2021	< 10 000
Førerprøver, TK	Lav	Mynd.kontr., TK	Middels		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:		20%
LK: 20 % Kjø.tøy,	0 % andre	ift. åpningstiden	
TK: 25 % Kjø.tøy,	5 % andre	Ant. praktiske førerprøver per sensor: 592 prøver/år	



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner



Bygg

Eier av bygg:	Statsbygg	Gjennomført rehabilitering siste 5 år:	Ja
Byggstørrelse	1599 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år:	Nei
Utløpsår	2034		



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder:	Ørsta & Molde	Est. reisetid til	85 min & 110 min
Avstand til tjenestesteder:	54 km & 76 km		

Øvrige kommentarer

Inntekter: Leieinntekter er for utleie av kontor til interne i SVV.

Tjenestested: Ålesund (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen i Ålesund er tjenestestedet med høyest aktivitet i Møre og Romsdal. Etterspørselen etter førerprøver innenfor MC og TK er imidlertid lav, og med dagens dimensjonering av areale og infrastruktur vil det være mulig å gjennomføre flere slike prøver her. Hallkontrollaktiviteten er moderat sammenlignet med tilsvarende tjenestesteder, men utnyttelsen av kontrollhallen er ikke tilstrekkelig ift. kravene som er satt i eiendomsstrategien i 2013. Kostnadsnivået ved trafikkstasjonen er høyt relativt til andre slike stasjoner, men dette har en sammenheng med at den er samlokalisert med resten av SVV i området. De nærmeste tjenestestedene, Ørsta/Volda



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Capgemini Consulting mener det er grunnlag for å opprettholde dagens tjenestetilbud. Ved eventuell nedleggelse av tjenestestedet i Sunndalsøra og omgjøring av tjenestesteder i Ørsta/Volda, Molde og Kristiansund til servicekontorer, vil etterspørsel etter myndighetskontroll og oppkjøring for MC og tungbil kunne overføres til Ålesund. Myndighetskontroller kan potensielt også foregå ved kontrollstasjoner i Bergsøya og Romsdal, som har noe kapasitet for slike kontroller. For å rendyrke TKs fagområder mener Capgemini Consulting at Trafikant-tjenester og Kjøretøy-tjenester bør skilles i ulike tjenestestedkonsepter, men stasjonen i Ålesund er ikke tilrettelagt for utekontroll. Dersom sambruksstasjonen i Vestnes bygges, vil imidlertid denne kunne overta myndighetskontrollaktiviteten, og det kan

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer og tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, vil estimert ressursbehov for å levere tjenestene være

- 1-2 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 6 årsverk med sensorkompetanse for å betjene praktiske førerprøver lette klasser, MC og tungbil samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)
- 6-7 årsverk med teknisk kontrollkompetanse for å avvikle myndighetskontroller

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å opprettholde tilbudet ved trafikkstasjonen i Ålesund vil medføre økt etterspørsel etter praktiske førerprøver for MC og tunge kjøretøy, samt myndighetskontroll. Dersom det bygges en sambruksstasjon i Vestnes vil tilbudet av myndighetskontroll falle bort. Uansett innebærer foreslåtte endringer høyere aktivitet ved tjenestestedet i Ålesund, der nye brukere vil oppleve en endret og potensielt lengre reisevei.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Opprettholdelse av tjenestetilbudet ved Ålesund vil ikke skape behov for endringer i kapasitet og infrastruktur. Trafikkstasjonen har allerede nødvendig infrastruktur for å gjennomføre tjenestene, og tilstrekkelig ledig kapasitet til å betjene den forventede økningen i etterspørselen. Videre anses fleksibilitet mht. til å flytte lokasjon som lav, da det er flere ressurser fra andre avdelinger i SVV som er samlokalisert med TK, og leiekontrakten med Statsbygg først utløper i 2034. Neddimensjonering av areale og endring i lokasjon vil kun være aktuelt dersom sambruksstasjonen i Vestnes bygges, og det i stedet etableres et servicekontor i Ålesund.

Effekter

Ved å legge opp til høyere etterspørsel etter tjenestene i Ålesund trafikkstasjon, vil de ansatte kunne få mer og bedre praktisk erfaring med å levere tjenester. Dette kan bidra til sterkere fagkompetanse blant de ansatte og økt kvalitet i tjenesteleveransen. Ved etableringen av Vestnes og overføring av myndighetskontroll vil det være mulig å endre trafikkstasjonen til et medium servicekontor.

Område - Trøndelag

Capgemini Consulting mener det vil være hensiktsmessig å legge ned tjenestestedene i Orkanger og Levanger, og å omgjøre trafikkstasjonene i Brekstad, Namsos og Steinkjer til servicekontorer. Videre foreslås det å redusere tilbudet ved trafikkstasjonen i Stjørdal ved å etablere et oppmøtested for praktiske førerprøver innen alle førerkortklasser, da det er etablert et av landets største tilbud for praktiske prøver for tunge kjøretøy her, som i tillegg kan avlaste trafikk i Trondheim. Trafikkstasjonen i Trondheim kan opprettholdes.



Forslaget til ny tjenestestruktur innebærer at praktiske førerprøver for lette førerkortklasser og teoretiske førerprøver leveres ved samtlige tjenestesteder, med unntak av Stjørdal. Videre vil praktiske førerprøver innen MC og tunge førerkortklasser kun avvikles i Stjørdal. Med en etterspørsel tilsvarende 2017, forventes Stjørdal å gå fra ca. 150 til 1000 gjennomførte MC-prøver per år, og fra ca. 950 til 1550 gjennomførte prøver for tunge førerkortklasser.

Trafikkstasjonen i Trondheim vil betjene all myndighetskontroll i Trøndelag-området. Stasjonen ble i en spørreundersøkelse gjennomført av Statens vegvesen identifisert som tungbilbransjens øverste prioritet for fremstilling av kjøretøy i Region midt¹. Videre har tjenestestedet i dag tilstrekkelig kapasitet til å håndtere økt etterspørsel som følge av at tilbudet legges ned ved andre lokasjoner i området. Dagens kapasitetsutnyttelse av halløp for lette og tunge kjøretøy anslås å være henholdsvis 30% og 60%. Med foreslått tjenestestruktur og samme etterspørselsnivå som i 2017 forventes tjenestestedet å håndtere 6500 kontroller av lette kjøretøy, og 1750 kontroller av tunge kjøretøy. Dette tilsvarer en kapasitetsutnyttelse i Trondheim på ca. 60% av halløp for lette kjøretøy og tilnærmet full utnyttelse av halløp for tunge kjøretøy, inkludert utekontroll sin utnyttelse.

Det vurderes som hensiktsmessig å beholde lokasjonen i Steinkjer ved opprettelse av servicekontor, der de er samlokalisert med ca. 80 personer fra blant annet Trafikant- og kjøretøytjenester i Veidirektoratet. Stasjonen eies av Statsbygg, og det vil være behov for forhandlinger om å fjerne leiekostnad for kontrollhallen. Dagens kostnadsnivå for Steinkjer trafikkstasjon vurderes som veldig høyt og muligheten for å bytte til et rimeligere bygg må kartlegges ved en nedskalering av TK sitt behov for arealer. Namsos og Brekstad kan vurderes samlokalisert med andre offentlige virksomheter, som f.eks. kommunen. Særlig for sistnevnte servicekontor bør det legges til rette for

¹ Vegdirektoratet «Sentralisert tungbilgodkjenning – Delrapport», 2016

fleksibilitet med hensyn til dimensjonering. Aktiviteten ved Brekstad vil kunne øke i forbindelse med at Forsvarets kampflybase holder til i nærheten, men veksten vil ikke nødvendigvis opprettholdes over tid. Dermed vil det være fordelaktig å finne en løsning der man enkelt kan opp- og nedskalere virksomheten i Brekstad. Dagens tjenestested i Namsos er i et bygg som eies av Statsbygg, og kan potensielt avhendes dersom det omgjøres til servicekontor og flyttes til ny lokasjon. Ved eventuell avhending må det i så fall tas hensyn til de ansatte fra vegavdelingen som også har kontorsted her. Videre må det vurderes alternative kontorsteder for de ansatte fra vegavdelingen som er samlokalisert på trafikkstasjonen i Stjørdal, dersom tjenestestedet skal legges ned og et oppmøtested etableres.

Over tid kan potensielt myndighetskontrollaktiviteten flyttes, da det i forbindelse med ombygging av E6 planlegges å bygge en sambrukstasjon på Klett som skal dekke hovedfartsårene E6 og E39 i begge retninger. Dersom utbygging skjer etter Statens vegvesen sin plan, forventes sambrukstasjonen ferdigstilt i 2020. Ved realisering vil sambrukstasjonen, i tillegg til å erstatte kontrollvirksomhet ved Sandmoen kontrollstasjon, kunne overta myndighetskontrollvirksomheten fra Trondheim. Trafikkstasjonen i Trondheim benytter et areal som enkelt kan neddimensjoneres ved fremleie, og det kan dermed etableres et servicekontor. Alternativt kan servicekontoret vurderes samlokalisert med et av de andre kontorstedene i Trondheim, gitt ledig kapasitet. Utbyggingen av E6 åpner også muligheten for å oppgradere kontrollstasjonen i Verdalen til en sambruksstasjon. Ved en hensiktsmessig kryssløsning vil stasjonen kunne dekke kontrollbehovet i begge retninger på E6 og Rv72. I tillegg vil den kunne overta noe av myndighetskontrollaktiviteten som må flyttes ved nedleggelse av tilbudet i Steinkjer og Namsos. Både ved utbygging av stasjoner i Klett og Verdalen vil man få samlet ressurser med teknisk kompetanse. Aktiviteten innen myndighetskontroll er noe sesongbasert, og ved å samle kompetansen kan ressursene som driver myndighetskontroll potensielt utnyttes til utekontrollaktivitet når det er lavsesong.

Foreslåtte endringer i tjenestestruktur og -tilbud vil innebære et endret ressursbehov i Trøndelag. Anslått ressursbehov er 11 årsverk for å betjene myndighetskontroller, 23-26 årsverk for å betjene praktiske førerprøver og 8-10 årsverk for å betjene teoriprøver og skranketilbud. Med dagens bemanning i området på 75 årsverk tilsvarer dette en overtallighet på mellom 27 og 33 årsverk.

Tjenestested: Brekstad (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Gamle Fjæravei 7130 Brekstad		
Region	Midt	Fylke	Trøndelag
Befolkningstetthet i området	Lav		Åpningstid 28 t/uke
Samlokalisert	Ja - Veg		Drop in, teoriprøve 19 t/uke
Utleie av areale	Ja - Veg		
Utleie av halløp	Nei		Utleie av MC-bane Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	497
Ant. førerpr. MC	13
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	905
Ant. rettighetsbevis-saker	2 652
Ant. kjøretøyreg.	6 210
Ant. mynd.kontr.LK	226
Ant. mynd.kontr.TK	83

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	1	Utekontroll	0
Kjøretøy	1	Andre	1
Merkantil	2	Tilsyn og godkjenning	0
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	1 (1 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	2
Ant. plasser i teoriprøverom	4

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	630'
Driftskostn.	550'
Tot. byggkostn.	1 180'
Leiekostn., Hall	Inkl. i husleie
Leiekostn., MC	16'
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Lav	Teoriprøver	Lav	Skrankehenv. 2017	6 860
Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Lav	Est. skrankehenv. fra 2021	< 2 500
Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Lav		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:		20%
LK: 5% Kjøretøy , 0% andre			ift. åpningstiden
TK: 5% Kjøretøy , 5% andre	Ant. praktiske førerprøver per sensor:	510 prøver/år	



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner



Bygg

Eier av bygg: SAVA/Ørland kommune	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei
Byggstørrelse 626 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei
Utløpsår 2019	



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder: Orkdal & Trondheim	
Avstand til tjenestesteder: 61 km & 100 km	Est. reisetid til 100 min & 130 min

Øvrige kommentarer

Bygg: Kontorer brukes av andre interne uten kontrakt. Annet: Forsvaret har kampfly-base her. En importør av traktortilhengere står for hovedandelen av forvaltningskontrollaktiviteten, og også mange kjøretøyregistreringer

Tjenestested: Brekstad (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen har idag med et høyt kostnadsnivå relativt til dagens tjenestetilbud. Etterspørselen etter praktiske førerprøver for personbil (klasse B) er lav, og lav innen de øvrige kjøretøyklassene. Videre er ikke kapasitetsutnyttelsen av kontrollhallen tilstrekkelig ift. kravene som er satt i eiendomsstrategien for 2013. Byggets leiekontrakt med SAVA/Ørland kommune utløper i 2019, hvilket gir fleksibilitet med hensyn til neddimensjonering og endring av lokasjon. Det er en høy avstand til de nærmeste tjenestestedene Orkdal (100 min) og Trondheim (130 min).



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Capgemini Consulting mener det ikke er tilstrekkelig etterspørselsgrunnlag for å opprettholde dagens tilbud ved tjenestestedet i Brekstad. Vurderingene av konseptkriteriene tyder på at det kan være hensiktsmessig å gjøre trafikkstasjonen om til et mindre servicekontor, med et tjenestetilbud som omfatter førerprøver for klasse B, samt teoriprøver for alle klasser. Aktiviteten ved Brekstad vil kunne øke i forbindelse med at Forsvarets kampflybase etableres og det kan være fordelaktig å finne en løsning der har mulighet til opp- og nedskalere virksomheten i Brekstad over en periode.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, vil det estimerte ressursbehovet ved tjenestestedet være:

- < 1 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 1 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.) Det bør vurderes om det er

Konsekvenser for brukere

Foreslåtte endringer i tjenestetilbudet medfører at brukerne må reise til Stjørdal for gjennomføring av førerprøver innen MC og tunge kjøretøyklasser. Myndighetskontroll for alle kjøretøy vil tilbys fra Trondheim. Dermed vil reiseveien endres og potensielt bli lengre for brukere av disse tjenestene, ettersom reisetiden mellom Trondheim og Brekstad er ca. 130 min. Reisetiden anses imidlertid som rimelig sett i sammenheng med publikums behov og hvor ofte hver enkelt bruker etterspør nevnte tjenester.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Etterspørsel etter myndighetskontroll av kjøretøy og praktiske førerprøver for MC og tunge kjøretøy forventes overført til Trondheim og Stjørdal. Dermed vil det ikke lenger være behov for hallkapasitet eller MC-bane ved tjenestestedet i Brekstad. Basert på foreslått tjenestetilbud, forventet etterspørsel og arealbehov anbefales det å vurdere muligheten for samlokalisering med øvrige offentlige virksomheter i området, f.eks. kommunen.

Effekter

Omgjøringen til servicekontor og endring i lokasjon vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende dagens totale eiendomskostnader. Årlige eiendomskostnader ved nytt servicekontor er estimert til 375 000 kr inkl. driftskostnader. Totale kostnadsbesparelser forventes derfor å bli 805 000 kr ved realisering av Capgemini Consulting sitt forslag.

Tjenestested: Levanger (Kundesenter)



Nøkkelinformasjon

Adresse Håkon den godes gt. 30 7600 Levanger
Region Midt **Fylke** Trøndelag **Åpningstid** 21 t/uke
Befolknings tetthet i området Middels **Drop in, teori prøve** 9 t/uke
Samlokalisert Ja - Levanger kommune (rådhus)
Utleie av areale Nei
Utleie av halløp Nei **Utleie av MC-bane** Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	923
Ant. førerpr. MC	69
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teori prøver	1 510
Ant. rettighetsbevis-saker	3 843
Ant. kjøretøyreg.	8 474
Ant. mynd.kontr.LK	-
Ant. mynd.kontr.TK	-

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Nei
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.TK	Nei
Teori prøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	0	Utekontroll	0
Kjøretøy	0	Andre	0
Merkantil	2		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	Varierer		

Infrastruktur

Kontrollhall	Har ikke hall
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	2
Ant. plasser i teori prøverom	5

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	182'
Driftskostn.	30'
Tot. byggkostn.	212'
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	34'
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Middels	Teori prøver	Lav	Skrankehenv. 2017	9 735
Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Ingen	Est. skrankehenv. fra 2021	< 4 000
Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Ingen		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teori prøverom:	30% ift. åpningstiden
LK: Tilbyr ikke slike kontroller	Ant. praktiske førerprøver per sensor:	Ukjent prøver/år
TK: Tilbyr ikke slike kontroller		



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Under gjennomsnittet for kundesentre	Under gjennomsnittet for kundesentre	Under gjennomsnittet for kundesentre



Bygg

Eier av bygg: Levanger kommune	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei
Byggstørrelse 121 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei
Utløpsår 2019	



Brukerperspektivet

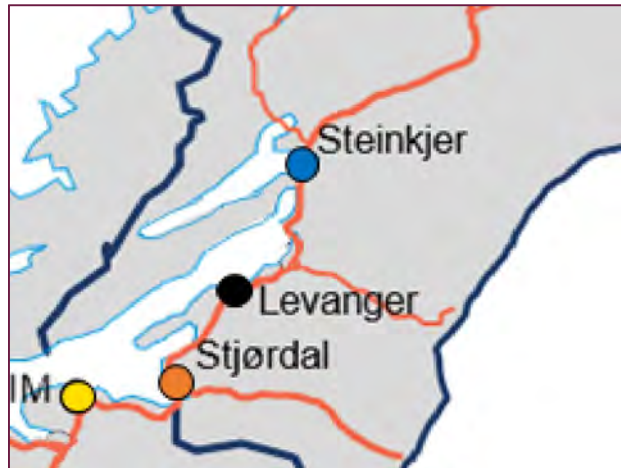
Nærmeste tjenestesteder: Steinkjer & Stjørdal	Est. reisetid til	45 min & 45 min
Avstand til tjenestesteder: 43 km & 47 km		

Øvrige kommentarer

Tjenestested: Levanger (Kundesenter)

Vurdering av konseptkriteriene

Etterspørselen i Levanger er moderat for praktiske førerprøver og lav for øvrige tjenester som leveres. Kostnadsnivået vurderes som riktig ift. til dagens tjenestetilbud. Det er etablert en hensiktsmessig løsning ved samlokalisering med kommunen til en lav kostnad. Leiekontrakten går ut allerede i 2019, hvilket også gir fleksibilitet med hensyn til eventuell neddimensjonering eller nedleggelse. Trafikkstasjonene i Steinkjer og Stjørdal ligger henholdsvis 45 og 47 minutters reisetid unna. Dette anses som korte avstander for brukere som normalt henvender seg ved kundesenteret i Levanger



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Etterspørselsgrunnlaget ved Levanger, sett i sammenheng med reiseavstanden til Steinkjer og Stjørdal, vurderes å være for lavt til at det ikke er tilstrekkelig å opprettholde dagens tjenestetilbud. Capgemini Consulting mener derfor at kundesenteret bør legges ned, og at brukerne må henvende seg ved andre tjenestesteder i området ved behov for tjenester.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer fjernes behovet for ressurser i Levanger.

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å legge ned kundesenteret i Levanger innebærer at brukere må reise til andre tjenestesteder for å få levert tjenester. Ved nedleggelse også i Oppdal, forventes hovedaktiviteten å overføres til Kristiansund og Molde. Praktiske førerprøver for MC og tunge kjøretøy vil avvikles i Ålesund. Brukere som tidligere har henvendt seg til Levanger får med dette en ny og potensielt lengre reisevei. Reisetiden anses imidlertid som overkommelig med tanke på antallet brukere det gjelder, og hvor ofte den enkelte bruker har behov for tjenester.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Capgemini Consulting sitt forslag innebærer at det ikke lenger er behov for et tjenestested i Levanger.

Effekter

Nedleggelsen av Levanger vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende de totale byggkostnadene på 254 000 kr (inkl. leiekostnad for MC-bane).

Tjenestested: Namsos (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon			
Adresse	Axel Sellægs veg 5 7800 Namsos		
Region	Midt	Fylke	Trøndelag
Åpningstid	28 t/uke		
Befolkningstetthet i området	Middels	Drop in, teoriprøve	9 t/uke
Samlokalisert	Ja - Veg		
Utleie av areale	Ja - Veg		
Utleie av halløp	Nei		
Utleie av MC-bane	Nei		

Produksjonstall 2017	
Ant. førerpr. LK	899
Ant. førerpr. MC	58
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	1 824
Ant. rettighetsbevis-saker	4 533
Ant. kjøretøyreg.	10 307
Ant. mynd.kontr.LK	646
Ant. mynd.kontr.TK	162

Tjenestetilbud			
Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja		
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.LK	Ja
Teoriprøve	Ja	Mynd.kontr.TK	Ja
Rettighetsbevis	Ja	Utekontroll	Nei

Antall ansatte			
Trafikant	2	Utekontroll	0
Kjøretøy	1	Andre	5
Merkantil	3		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	Varierer		

Infrastruktur	
Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	1 (1 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	3
Ant. plasser i teoriprøverom	Uspes.

Årlige kostnader og inntekter	
Husleie	980' (1 140')
Driftskostn.	495' (575')
Tot. byggkostn.	1 475' (1 715')
Leiekostn., Hall	Inkl. i husleie
Leiekostn., MC	Inkl. i husleie
Leieinntekter	-

Konseptkriterier						
	Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Middels	Skrankehenv. 2017	12 245
	Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Lav	Est. skrankehenv. fra 2021	< 4 500
	Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Lav		
	Utnyttelse, halløp		Utnyttelse, teoriprøverom:		-%	
	LK:	20 % Kjøretøy, 0 % andre	Ant. praktiske førerprøver per sensor: 479 prøver/år		ift. åpningstiden	
	Kostnadsnivå, husleie:		Kostnadsnivå, drift:		Kostnadsnivå, totalt:	
	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner		Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner		Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	
	Eier av bygg: Statsbygg		Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei			
	Byggstørrelse 1192 kvm		Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei			
	Utløpsår 2019					
	Nærmeste tjenestesteder: Steinkjer & Levanger					
	Avstand til tjenestesteder: 75 km & 115 km		Est. reisetid til		75 min & 110 min	

Øvrige kommentarer	
Inntekter:	Leieinntekter er for utleie av kontor til interne i SVV. Annet: Nærmeste nabo er en bilforhandler

Tjenestested: Namsos (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen vurderes som overdimensjonert, men med et lavt kostnadsnivå ift. tilsvarende tjenestesteder. Etterspørselen etter praktiske førerprøver MC og tunge kjøretøyer er lav, og moderat for praktiske førerprøver klasse B og teoriprøver. Det er lavt behov for myndighetskontroll i området, og kapasitetsutnyttelsen av kontrollhallen er ikke tilstrekkelig ift. kravene som er satt i eiendoms-strategien for 2013. Leiekontrakten med Statsbygg utløper i 2019, hvilket gir noe fleksibilitet ved eventuell neddimensjonering og endring av lokasjon. Det er en moderat avstand til de nærmeste



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Capgemini Consulting mener det ikke er tilstrekkelig etterspørselsgrunnlag for å opprettholde dagens tilbud ved tjenestestedet i Namsos. Vurderingene av konseptkriteriene tyder på at det kan være hensiktsmessig å gjøre trafikkstasjonen om til et mindre servicekontor, med et tjenestetilbud som omfatter førerprøver for klasse B, samt teoriprøver for alle klasser.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, vil det estimerte ressursbehovet ved tjenestestedet være:

- < 1 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 3-4 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

Capgemini Consulting sitt forslag til endringer i tjenestetilbudet vil medføre at brukerne må reise til Stjørdal for gjennomføring av førerprøver innen MC og tunge kjøretøyklasser. Myndighetskontroll for alle kjøretøy vil også tilbys i Trondheim,. For tjenestene som ikke lenger leveres i Namsos vil brukernes reisevei endres, og bli lengre. Reisetiden vurderes imidlertid som rimelig ift. brukerbehovet innenfor MC og TK-kjøretøy og hvor ofte den enkelte bruker etterspør disse tjenestene. Innenfor myndighetskontroll vurderes avstand som høy og det må vurderes å overføre deler av aktiviteten til Verdal, der det er kontrollstasjoner med noe kapasitet for kontroll av lette og tunge kjøretøy.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Etterspørsel etter myndighetskontroll av kjøretøy og praktiske førerprøver for MC og tunge kjøretøy forventes overført til Trondheim og Stjørdal. Dermed vil det ikke lenger være behov for hallkapasitet eller MC-bane ved tjenestestedet i Namsos. Basert på foreslått tjenestetilbud, forventet etterspørsel og arealbehov anbefales det å vurdere muligheten for samlokalisering med øvrige offentlige virksomheter i området, f.eks. kommunen.

Effekter

Omgjøringen til servicekontor og endring i lokasjon vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende dagens totale eiendomskostnader. Årlige eiendomskostnader ved nytt servicekontor samt 5 kontorplasser for andre SVV funksjoner er estimert til 575 000 kr inkl. driftskostnader. Totale kostnadsbesparelser forventes derfor å bli 1 140 000 kr ved realisering av Capgemini Consulting sitt forslag.

Tjenestested: Orkanger/Orkdal (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Bårdshaug vest 7301 Orkanger		
Region	Midt	Fylke	Trøndelag
Befolkningstetthet i området	Lav		Åpningstid 35 t/uke
Samløkalisert	Nei		Drop in, teoriprøve 11 t/uke
Utleie av areale	Nei		
Utleie av halløp	Nei		Utleie av MC-bane Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	966
Ant. førerpr. MC	99
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	1 856
Ant. rettighetsbevis-saker	5 440
Ant. kjøretøyreg.	11 807
Ant. mynd.kontr.LK	741
Ant. mynd.kontr.TK	49

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	1	Utekontroll	0
Kjøretøy	1	Andre	0
Merkantil	3		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	Varierer		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	1 (1 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	3
Ant. plasser i teoriprøverom	7

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	573'
Driftskostn.	698'
Tot. byggkostn.	1 271'
Leiekostn., Hall	Inkl. i husleie
Leiekostn., MC	25'
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Middels	Skrankehenv. 2017	13 874
Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Middels	Est. skrankehenv. fra 2021	< 5 000
Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Lav		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:	15 %
LK: 20 % Kjøretøy, 0 % andre		ift. åpningstiden
TK: 5 % Kjøretøy, 5 % andre	Ant. praktiske førerprøver per sensor:	1065 prøver/år



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner



Bygg

Eier av bygg:	Orkdal kommune	Gjennomført rehabilitering siste 5 år:	Ja
Byggstørrelse	547 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år:	Nei
Utløpsår	2020		



Brukerperspektivet

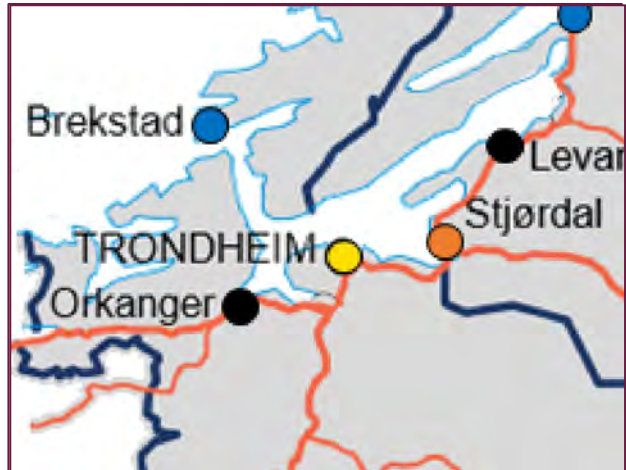
Nærmeste tjenestesteder:	Trondheim, Brekstad & Stjørdal		
Avstand til tjenestesteder:	39 km, 61 km & 74 km	Est. reisetid til	35 min, 100 min & 65 min

Øvrige kommentarer

Tjenestested: Orkanger/Orkdal (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Etterspørselen i Orkanger etter praktiske førerprøver MC vurderes som lav, og moderat for praktiske førerprøver klasse B og teoriprøver. Det er middels behov for myndighetskontroll i området, og kapasitetsutnyttelsen av kontrollhallen er ikke tilstrekkelig ift. kravene som er satt i eiendomsstrategien for 2013. Leiekontrakten med Orkdal kommune utløper i 2020, hvilket gir noe fleksibilitet ved eventuell neddimensjonering og endring av lokasjon. Det er korte avstander til de nærmeste tjenestestedene, Trondheim og Stjørdal



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Etterspørselsgrunnlaget ved Orkanger/Orkdal, sett i sammenheng med korte reiseavstander til Trondheim og Stjørdal, vurderes å være for lavt til at det ikke er tilstrekkelig å opprettholde dagens tjenestetilbud. Capgemini Consulting mener derfor at trafikkstasjonen bør legges ned, og at brukerne må henvende seg ved andre tjenestesteder i området ved behov for tjenester.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer fjernes behovet for ressurser i Orkanger/Orkdal

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å legge ned kundesenteret i Orkanger/Orkdal innebærer at brukere må reise til andre tjenestesteder for å få levert tjenester. Hovedaktiviteten forventes å overføres til Trondheim. Praktiske førerprøver for MC og tunge kjøretøy vil avvikles i Stjørdal. Reisetiden anses imidlertid som overkommelig med tanke på avstanden og hvor ofte den enkelte bruker har behov for tjenester.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Capgemini Consulting sitt forslag innebærer at det ikke lenger er behov for areale i Oppdal

Effekter

Nedleggelsen av Orkanger/Orkdal vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende de totale eiendomskostnadene på 1 296 000 kr (inkl. leiekostnader for MC-bane)

Tjenestested: Steinkjer (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse Byavegen 48 7715 Steinkjer
Region Midt **Fylke** Trøndelag **Åpningstid** 35 t/uke
Befolkningstetthet i området Middels **Drop in, teoriprøve** 10 t/uke
Samlokalisert Ja - Veg, VD, Ressurs, Prosjekt, HR
Utleie av areale Ja - Veg, VD, Ressurs, Prosjekt, HR
Utleie av halløp Ja - Trønderbilenes **Utleie av MC-bane** Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	1 010
Ant. førerpr. MC	133
Ant. førerpr. TK	261
Ant. teoriprøver	1 974
Ant. rettighetsbevis-saker	5 275
Ant. kjøretøyreg.	12 074
Ant. mynd.kontr. LK	786
Ant. mynd.kontr. TK	232

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr. LK	Ja
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr. TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	5	Utekontroll	7
Kjøretøy	3	Andre	ca. 80
Merkantil	4		
Tilsyn og godkjenning	3		
Ambulerende bemanning	Varierer		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	1 (1 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	3
Ant. plasser i teoriprøverom	7

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	1 782' (11 575')
Driftskostn.	169' (1 100')
Tot. byggkostn.	1 951' (12 675')
Leiekostn., Hall	Inkl. i husleie
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	25'

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Middels	Skrankehenv. 2017	14 501
Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Middels	Est. skrankehenv. fra 2021	< 5 000
Førerprøver, TK	Middels	Mynd.kontr., TK	Middels		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:	20%
LK: 20% Kjø.tøy, 0% andre	ift. åpningstiden	
TK: 15% Kjø.tøy, 45% andre	Ant. praktiske førerprøver per sensor: 281 prøver/år	



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner



Bygg

Eier av bygg: Statsbygg	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Ja
Byggstørrelse 624 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei
Utløpsår 2036	



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder: Levanger & Namsos	
Avstand til tjenestesteder: 44 km & 75 km	Est. reisetid til 45 min & 75 min

Øvrige kommentarer

Kontrollhall: Ett av sporene benyttes til ulykkesundersøkelser. Inntekter: Leieinntekter inkluderer leieinntekter for utleie av kontor til interne i SVV, samt gevinst for utleie av kontrollhall 2 dager/uke. Ansatte: Mange ansatte fra Trafikant- og kjøretøytjenester holder til her

Tjenestested: Steinkjer (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen totalt sett vurderes som overdimensjonert og med et høyt totalt kostnadsnivå ift. tilsvarende bygg. TK sin andel av bygget og kostnadene vurderes som moderat ift. til tilsvarende trafikkstasjoner Etterspørselen etter praktiske førerprøver er lav for MC og moderat for praktiske førerprøver klasse B og tunge kjøretøy. Hallkontrollaktiviteten er moderat sammenlignet med andre tjenestesteder men utnyttelsen er ikke tilstrekkelig ift. kravene som er satt i eiendomsstrategien 2013. Leiekontrakt med Statsbygg utløper i 2036, og må eventuelt reforhandles ved neddimensjonering.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Situasjonen ved tjenestestedet i dag tyder på at det ikke er tilstrekkelig etterspørsel til at det brede tjenestetilbudet kan opprettholdes. Ved vurderingen av konseptkriteriene mener Capgemini Consulting at det vil være en bedre løsning å gå bort fra dagens tjenestetilbud og heller etablere et servicekontor som tilbyr teoriprøver og praktiske førerprøver innen klasse B. Statens vegvesen vurderer å bygge om dagens kontrollstasjon på Verdalen til en ny sambruksstasjon ved en eventuell vegutbygging av E6 Åsen og Mære. Ved en etablering vil Verdalen kunne overta myndighetskontrollaktiviteten fra Steinkjer og Namsos slik at reisetiden reduseres for de berørte brukerne.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, vil det estimerte ressursbehovet ved tjenestestedet være:

- 1-2 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 2-3 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

Foreslåtte endringer i tjenestetilbudet i Steinkjer vil medføre at brukerne må reise til Stjørdal for praktiske førerprøver innen MC og tunge kjøretøyklasser. Myndighetskontroll for alle kjøretøy vil tilbys i Trondheim men det er også mulighet for å overføre deler av aktiviteten til Verdalen, der det er kontrollstasjoner med noe kapasitet for kontroll av både lette og tunge kjøretøy. For tjenestene som ikke lenger leveres i Steinkjer vil brukernes reisevei endres, men økningen i reisetiden vurderes imidlertid som rimelig ift. etterspørselen, og hvor ofte den enkelte bruker har behov for disse tjenestene.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Etterspørsel etter myndighetskontroll av kjøretøy og praktiske førerprøver for MC og tunge kjøretøy forventes overført til Trondheim og Stjørdal. Dermed vil det ikke lenger være behov for hallkapasitet eller MC-bane ved tjenestestedet i Steinkjer. Behovet for publikumsareale inkludert skranke, kontor plasser og teoriprøverom forventes å være mellom

Effekter

Dagens kostnadsnivå på 12,6 mill. kroner for Steinkjer trafikkstasjon vurderes som veldig høyt selv om TK andel på 2 mill. kroner er lavere enn ved tilsvarende trafikkstasjoner. Det sitter idag 80 ansatte fra øvrige Statens vegvesen og dette må tas hensyn til ved en endringen av dagens lokaler. Det er antas et gevinstpotensiale i å nedskalere dagens lokaler ved reforhandling med Statsbygg samt avvikling av kontrollhallene. Årlige eiendoms kostnader ved nytt servicekontor er estimert til 400 000 kr inkl. driftskostnader. Totale kostnadsbesparelser forventes derfor å bli minst 1 551 000 kr ved realisering av Capgemini Consulting sitt forslag.

Tjenestested: Stjørdal (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Tuftenveien 6 7502 Stjørdal		
Region	Midt	Fylke	Trøndelag
Åpningstid	35 t/uke		
Befolkningstetthet i området	Middels	Drop in, teoriprøve	8 t/uke
Samlokalisert	Ja - Veg		
Utleie av areale	Ja - Veg		
Utleie av halløp	Nei		
Utleie av MC-bane	Nei		

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	1 575
Ant. førerpr. MC	142
Ant. førerpr. TK	929
Ant. teoriprøver	2 346
Ant. rettighetsbevis-saker	5 812
Ant. kjøretøyreg.	14 141
Ant. mynd.kontr.LK	682
Ant. mynd.kontr.TK	223

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	4	Utekontroll	0
Kjøretøy	1	Andre	4
Merkantil	4		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	Varierer		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	1 (1 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	4
Ant. plasser i teoriprøverom	8

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	724' (875')
Driftskostn.	620' (750')
Tot. byggkostn.	1 344' (1 625')
Leiekostn., Hall	Inkl. i husleie
Leiekostn., MC	248'
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Middels	Skrankehenv. 2017	17 365
Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Lav	Est. skrankehenv. fra 2021	< 6 000
Førerprøver, TK	Høy	Mynd.kontr., TK	Middels		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:		20%
LK: 20 % Kjø.tøy,	0 % andre	ift. åpningstiden	
TK: 15 % Kjø.tøy,	5 % andre	Ant. praktiske førerprøver per sensor: 662 prøver/år	



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner



Bygg

Eier av bygg: Vennatrø eiendom	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei
Byggstørrelse 793 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei
Utløpsår 2020	



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder: Trondheim & Levanger	
Avstand til tjenestesteder: 35 km & 47 km	Est. reisetid til 30 min & 45 min

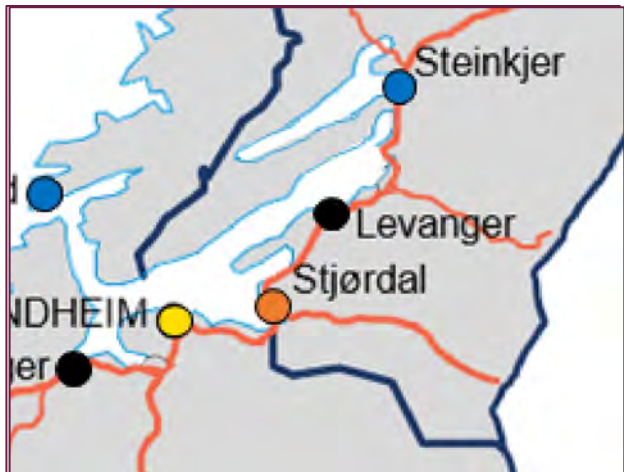
Øvrige kommentarer

Bygg: Kontorer brukes av andre interne uten kontrakt. Inntekter: Leieinntekter er for utleie av kontor til interne i SVV.

Tjenestested: Stjørdal (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Etterspørselen i Stjørdal vurderes som lav for praktiske førerprøver MC, høy for førerprøver tunge kjøretøy og moderat for praktiske førerprøver klasse B og teoriprøver. Det er middels behov for myndighetskontroll i området, og kapasitetsutnyttelsen av kontrollhallen er ikke tilstrekkelig ift. kravene som er satt i eiendomsstrategien for 2013. Leiekontrakten med Vennatrø eiendom kommune utløper i 2020 hvilket gir noe fleksibilitet ved eventuell neddimensjonering og endring av lokasjon. Det er kort avstander til det nærmeste tjenestestedet som er Trondheim.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Basert på den korte avstanden til Trondheim trafikkstasjon vurderes det som ikke nødvendig med en trafikkstasjon i Stjørdalen for å betjene behovet for skrankehenvendelser, teoriprøver og myndighetskontroll. Det foreslås å opprette et oppmøtested som kan betjene den høye etterspørselen etter førerprøver for tunge kjøretøy samt klasse B og MC i området.

Konsekvenser for ressursbehov

Det vurderes at det er hensiktsmessig å levere ambulerende tjenester fra Trondheim for å betjene tjenestetilbudet i Stjørdal. Det estimerte ressursbehovet ved oppmøtestedet vil være:

- 5-6 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

Foreslåtte endringer i tjenestetilbudet i Stjørdalen vil medføre at brukerne må reise til Trondheim for gjennomføringen av teoriprøver og ved administrative fornyelser samt myndighetskontroll for alle kjøretøy. Økt reisetid for brukerne i forbindelse med overnevnte tjenester vil være på omlag 30 min, noe som vurderes som lavt.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Capgemini Consulting sitt forslag innebærer at det ikke lenger er behov for et tjenestested i Stjørdalen. Det vil i hovedsak være behov for utearealer som parkeringsplasser for alle førerkortklasser og MC-bane. Det må sørges for at det er tilgang til fasiliteter og venteeareal for ambulerende sensorer i nærområdet. Hvis det ikke finnes nærliggende Statens vegvesenkontorer kan det eksempelvis tilrettelegges for bruk av slike fasiliteter ved andre offentlige virksomheters kontorsteder eller andre servicetilbud som bensinstasjoner eller rasteplasser. Dette må vurderes nærmere ved etableringen av oppmøtestedet

Effekter

Omgjøringen til oppmøtested og endring i lokasjon vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende dagens totale eiendomskostnader. Årlige leiekostnader ved en oppmøtested er estimert til 200 000 kr inkl. driftskostnader i tillegg forventes at leiekostnadene for MC bane blir den samme som idag. Kontorplasser for andre SVV funksjoner er estimert til 184 000 kr. Totale kostnadsbesparelser forventes derfor å

Tjenestested: Trondheim (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Sluppenvegen 4 7037 Trondheim			
Region	Midt	Fylke	Trøndelag	
Befolkningstetthet i området	Høy	Åpningstid	35 t/uke	
Samlokalisert	Nei		Drop in, teoriprøve	24 t/uke
Utleie av areale	Nei			
Utleie av halløp	Nei		Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	4 359
Ant. førerpr. MC	473
Ant. førerpr. TK	358
Ant. teoriprøver	8 856
Ant. rettighetsbevis-saker	20 072
Ant. kjøretøyreg.	52 476
Ant. mynd.kontr.LK	3 342
Ant. mynd.kontr.TK	1 020

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	13	Utekontroll	0
Kjøretøy	11	Andre	0
Merkantil	16		
Tilsyn og godkjenning	5		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	3 (3 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	7
Ant. plasser i teoriprøverom	14

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	5 770'
Driftskostn.	2100'
Tot. byggkostn.	7 870'
Leiekostn., Hall	Inkl. i husleie
Leiekostn., MC	43'
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Høy	Teoriprøver	Høy	Skrankehenv. 2017	59 470
Førerprøver, MC	Høy	Mynd.kontr., LK	Høy	Est. skrankehenv. fra 2021	< 23 000
Førerprøver, TK	Høy	Mynd.kontr., TK	Høy		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:		40%
LK: 30 % Kjø.tøy,	0 % andre	ift. åpningstiden	
TK: 60 % Kjø.tøy,	5 % andre	Ant. praktiske førerprøver per sensor: 399 prøver/år	



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner



Bygg

Eier av bygg: Statsbygg	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Ja
Byggstørrelse 3665 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei
Utløpsår 2037	



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder: Stjørdal & Orkdal	
Avstand til tjenestesteder: 35 km & 40 km	Est. reisetid til 30 min & 35 min

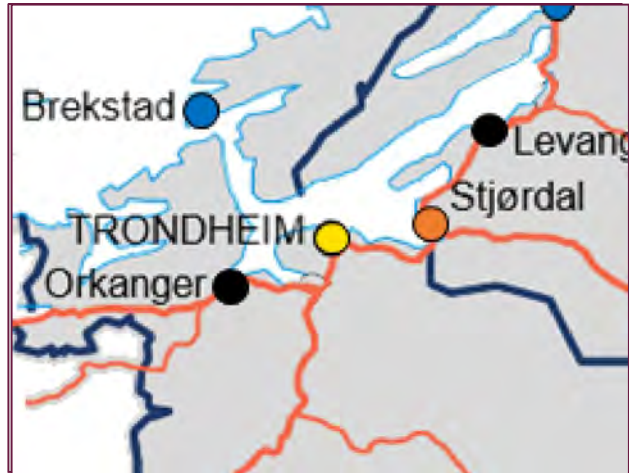
Øvrige kommentarer

Bygg: Renovert og tilbygd høsten 2017. Kontrollhall: Ett av lettbilsporene benyttes til ulykkesundersøkelser. Hall fra 1967/1990. Ansatte: 3 stykk fra TK stab sitter her i tillegg

Tjenestested: Trondheim (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trondheim trafikkstasjon har høy aktivitet innenfor samtlige tjenester som leveres. Dimensjoneringen av tjenestestedet og kostnadsnivået vurderes som noe høyt og det startet prosess i regionen for å se på arealbruken ift. en størrelse som er mer tilpasset faktisk behov og aktivitetsnivå. Leiekontrakt med Statsbygg utløper i 2037, og denne må eventuelt reforhandles ved neddimensjonering. Eventuelt kan man vurdere framleie av overfløydige arealer. Det er kort avstand til det nærmeste tjenestestedet som er Stjørdal (30 min)



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Basert på den korte avstanden mellom Stjørdalen og Trondheim vurderes det som lite hensiktsmessig å tilby førerprøver for tunge kjøretøy og MC ved begge stedene. Gjennomføring av førerprøver innen MC og tunge førerkortklasser flyttes derfor til Stjørdalen og øvrige tjenestetilbud i Trondheim forblir uendret. Statens vegvesen vurderer bygge en ny sambruksstasjon ved Klett i sammenheng med en eventuell vegutbygging av E39 Klett – Orkanger. Ved etablering vil Klett kunne overta myndighetskontrollaktiviteten og det kan etableres et servicekontor i Trondheim

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, vil det estimerte ressursbehovet ved tjenestestedet være:

- 5-6 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 7-8 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

Foreslåtte endringer i tjenestetilbudet i Trondheim vil medføre at brukerne må reise til Stjørdalen for praktiske førerprøver for tunge kjøretøy og MC. Økt reisetid for brukerne ifb. med overnevnte tjenester vil være på omlag 30 min, noe som vurderes som lavt.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Endringene av tjenestetilbudet ved Trondheim vil ikke utløse for store endringer i kapasitet og infrastruktur men vil muliggjøre en tilpassning av dagens lokaler og uteareale. Trafikkstasjonen har allerede nødvendig infrastruktur for å gjennomføre de gjenværende tjenestene, og tilstrekkelig ledig kapasitet til å betjene den forventede økningen i etterspørselen av myndighetskontroll. Flexibilitet mht. til å nedskalere dagens lokaler og uteareale vurderes høy som følge av redusert skrankebehov samt overføring av førerprøver for tunge kjøretøy og MC til Stjørdalen.

Effekter

Ved å opprettholde trafikkstasjonen i Trondheim forventes få effekter. Tjenestestedet har potensiale for å etablere et saksbehandlingssenter for håndtering av spesialiserte saksbehandlingsoppgaver, da bemanningen er av tilstrekkelig med hensyn til hensiktsmessig størrelse på fagmiljøer. Ved etableringen av Klett og overføring av myndighetskontroll vil det være mulig å endre trafikkstasjonen til et medium servicekontor noe som vil gi et større gevinstpotensiale.

Område - Dovreregionen

For å etablere en hensiktsmessig og riktig dimensjonert tjenestestruktur i Dalstrøkene, foreslår Capgemini Consulting å legge ned tilbudet både i Røros og Oppdal. I tillegg vurderes det som fordelaktig å gå fra en trafikkstasjon til et servicekontor på Tynset, samt å opprettholde sambrukstasjonen i Otta.



Med den foreslåtte tjenestestrukturen vil det tilbys teoriprøver og praktiske førerprøver for lette førerkortklasser i Otta og Tynset. Det resterende tjenestetilbudet legges til Otta. Med disse endringene og opprettholdelse av dagens etterspørselsnivå, vil tjenestestedet i Otta håndtere 30 flere MC-prøver i året, som overføres fra Tynset.

Sambrukstasjonen i Otta vil også være hovedleverandør av myndighetskontroller i Dovreregionen, der det i dag er stor overkapasitet i kontrollhallen i forhold til det årlige volumet som betjenes. Gitt produksjonsnivået i 2017 forventes tjenestestedet å håndtere ytterligere 484 og 63 kontroller av henholdsvis lette og tunge kjøretøy, som overføres fra Tynset. Dette tilsvarer en økning i kapasitetsutnyttelse ved tjenestestedet på 15% til 30 % i halløp for lette kjøretøy og 10 % til 12 % i halløp for tunge kjøretøy.

Det er planlagt å avhende trafikkstasjonen i Tynset, som eies av Statens vegvesen. Det nye servicekontoret kan vurderes samlokalisert med offentlige virksomheter som f.eks. kommunen. Ved avhending av dagens trafikkstasjonbygg må det tas hensyn til de fire ansatte fra vegavdelingen som også har kontorsted her, og det bør vurderes alternative kontorsteder for disse.

Foreslåtte endringer i tjenestestruktur og -tilbud vil innebære et endret ressursbehov i Dovreregionen. Anslått ressursbehov er 2 årsverk for å betjene myndighetskontroller, 3-4 årsverk for å betjene praktiske førerprøver og 1-2 årsverk for å betjene teoriprøver og skranketilbud. Med dagens bemanning i området på 13 årsverk tilsvarer dette en overtallighet på mellom og 5 og 7 årsverk.

Tjenestested: Røros (Kundesenter)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Tollef Bredalsvei 13 7374 Røros			
Region	Midt	Fylke	Trøndelag	
Åpningstid	7 t/uke			
Befolkningstetthet i området	Lav		Drop in, teoriprøve	0 t/uke
Samlokalisert	Ja - Røros kommune (rådhus)			
Utleie av areale	Nei			
Utleie av halløp	Nei		Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	123
Ant. førerpr. MC	-
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	195
Ant. rettighetsbevis-saker	973
Ant. kjøretøyreg.	1 847
Ant. mynd.kontr. LK	-
Ant. mynd.kontr. TK	-

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Nei	Mynd.kontr. LK	Nei
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr. TK	Nei
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	0	Utekontroll	0
Kjøretøy	0	Andre	0
Merkantil	1		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	Varierer		

Infrastruktur

Kontrollhall	Har ikke hall
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Har ikke MC-bane
Ant. skranke	1
Ant. plasser i teoriprøverom	2

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	63'
Driftskostn.	49'
Tot. byggkostn.	112'
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Lav	Teoriprøver	Lav	Skrankehenv. 2017	2 030
Førerprøver, MC	Ingen	Mynd.kontr., LK	Ingen	Est. skrankehenv. fra 2021	< 1 000
Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Ingen		



Kapasitet

<i>Utnyttelse, halløp</i>	<i>Utnyttelse, teoriprøverom:</i>	30%
<i>LK: Tilbyr ikke slike kontroller</i>		ift. åpningstiden
<i>TK: Tilbyr ikke slike kontroller</i>	<i>Ant. praktiske førerprøver per sensor:</i>	Ukjent prøver/år



Kostnader

<i>Kostnadsnivå, husleie:</i>	<i>Kostnadsnivå, drift:</i>	<i>Kostnadsnivå, totalt:</i>
Under gjennomsnittet for kundesentre	Under gjennomsnittet for kundesentre	Under gjennomsnittet for kundesentre



Bygg

<i>Eier av bygg:</i>	Røros kommune	<i>Gjennomført rehabilitering siste 5 år:</i>	Ja
<i>Byggstørrelse</i>	64 kvm	<i>Rehabiliteringsbehov neste 5 år:</i>	Nei
<i>Utløpsår</i>	2020		



Brukerperspektivet

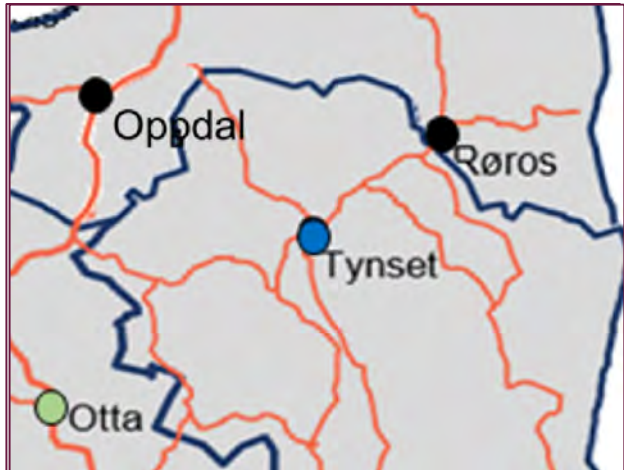
<i>Nærmeste tjenestesteder:</i>	Tynset & Oppdal	<i>Est. reisetid til</i>	60 min & 130 min
<i>Avstand til tjenestesteder:</i>	58 km & 153 km		

Øvrige kommentarer

Tjenestested: Røros (Kundesenter)

Vurdering av konseptkriteriene

Røros har lavest aktivitetsnivå blant tjenestestedene i området Dovre regionen, og etterspørselen er lav for samtlige tjenester som leveres. For tjenestestedet har man etablert en hensiktsmessig løsning ved samlokalisering med kommunen til en lav kostnad. Leiekontrakten går ut allerede i 2020, hvilket også gir fleksibilitet med hensyn til eventuell neddimensjonering eller nedleggelse. Trafikkstasjonen i Tynset ligger 60 min reisetid unna. Dette anses som korte avstander for brukere som normalt henvender seg ved kundesenteret i Røros.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Etterspørselsgrunnlaget ved Røros vurderes å være for lavt til at det ikke er forsvarlig å opprettholde dagens tjenestetilbud. Capgemini Consulting mener derfor at kundesenteret bør legges ned, og at brukerne må henvende seg ved andre tjenestesteder i området ved behov for tjenester.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer fjernes behovet for ressurser i Røros

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å legge ned kundesenteret i Røros innebærer at bruker må reise til andre tjenestesteder for å få levert tjenester. Ved nedleggelse også i Oppdal, forventes hovedaktiviteten å overføres til Tynset.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Capgemini Consulting sitt forslag innebærer at det ikke lenger er behov for areale i Røros

Effekter

Nedleggelsen av Røros vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende de totale eiendomskostnadene på 112 000 kr

Tjenestested: Oppdal (Kundesenter)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Inge Krokanns veg 2 7340 Oppdal			
Region	Midt	Fylke	Trøndelag	
Åpningstid	14 t/uke			
Befolkningstetthet i området	Lav		Drop in, teoriprøve	0 t/uke
Samlokalisert	Ja - Oppdal kommune (rådhus)			
Utleie av areale	Nei			
Utleie av halløp	Nei		Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	164
Ant. førerpr. MC	-
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	390
Ant. rettighetsbevis-saker	1 227
Ant. kjøretøyreg.	2 801
Ant. mynd.kontr. LK	-
Ant. mynd.kontr. TK	-

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Nei	Mynd.kontr. LK	Nei
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr. TK	Nei
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	0	Utekontroll	0
Kjøretøy	0	Andre	0
Merkantil	1		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	Varierer		

Infrastruktur

Kontrollhall	Har ikke hall
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Har ikke MC-bane
Ant. skranke	1
Ant. plasser i teoriprøverom	3

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	107'
Driftskostn.	74'
Tot. byggkostn.	181'
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Lav	Teoriprøver	Lav	Skrankehenv. 2017	2 901
Førerprøver, MC	Ingen	Mynd.kontr., LK	Ingen	Est. skrankehenv. fra 2021	< 1 500
Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Ingen		



Kapasitet

<i>Utnyttelse, halløp</i>	<i>Utnyttelse, teoriprøverom:</i>		20%
<i>LK: Tilbyr ikke slike kontroller</i>			ift. åpningstiden
<i>TK: Tilbyr ikke slike kontroller</i>	<i>Ant. praktiske førerprøver per sensor:</i>		Ukjent prøver/år



Kostnader

<i>Kostnadsnivå, husleie:</i>	<i>Kostnadsnivå, drift:</i>	<i>Kostnadsnivå, totalt:</i>
Under gjennomsnittet for kundesentre	Under gjennomsnittet for kundesentre	Under gjennomsnittet for kundesentre



Bygg

<i>Eier av bygg:</i>	Oppdal kommune	<i>Gjennomført rehabilitering siste 5 år:</i>	Ja
<i>Byggstørrelse</i>	75 kvm	<i>Rehabiliteringsbehov neste 5 år:</i>	Nei
<i>Utløpsår</i>	2018		



Brukerperspektivet

<i>Nærmeste tjenestesteder:</i>	Sunnalsøra & Tynset	<i>Est. reisetid til</i>	60 min & 90 min
<i>Avstand til tjenestesteder:</i>	69 km & 103 km		

Øvrige kommentarer

Tjenestested: Oppdal (Kundesenter)

Vurdering av konseptkriteriene

Etterspørselen i Oppdal er lav for praktiske førerprøver klasse B og teoriprøver. Det er etablert en hensiktsmessig løsning ved samlokalisering med kommunen til en lav kostnad. Leiekontrakten går ut allerede i 2018, hvilket også gir fleksibilitet med hensyn til eventuell neddimensjonering eller nedleggelse. Trafikkstasjonene i Trondheim og Tynset ligger om lag 90 minutters reisetid unna. Dette anses som moderate avstander for brukere som normalt henvender seg ved kundesenteret i Levanger



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Etterspørselsgrunnlaget ved Oppdal vurderes å være for lavt til at det ikke er hensiktsmessig å opprettholde dagens tjenestetilbud. Capgemini Consulting mener derfor at kundesenteret bør legges ned, og at brukerne må henvende seg ved andre tjenestesteder i området ved behov for tjenester.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer fjernes behovet for ressurser i Oppdal

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å legge ned kundesenteret i Oppdal innebærer at brukere må reise til andre tjenestesteder for å få levert tjenester. Ved nedleggelse også i Sunndalsøra, forventes hovedaktiviteten å overføres til Tynset og Trondheim

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Capgemini Consulting sitt forslag innebærer at det ikke lenger er behov for areale i Oppdal

Effekter

Nedleggelsen av Oppdal vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende de totale eiendomskostnadene på 181000kr.

Tjenestested: Otta (Sambruksstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Gudbrandsdalsvegen 947 2670 Otta		
Region	Øst	Fylke	Oppland
Befolkningstetthet i området	Lav	Åpningstid	35 t/uke
Samlokalisert	Ja - Veg, Ressurs		
Utleie av areale	Nei		
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane	Nei
Drop in, teoriprøve	9 t/uke		

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	924
Ant. førerpr. MC	114
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	1 250
Ant. rettighetsbevis-saker	3 551
Ant. kjøretøyreg.	8 502
Ant. mynd.kontr.LK	465
Ant. mynd.kontr.TK	136

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Ja
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	2	Utekontroll	3
Kjøretøy	2	Andre	10
Merkantil	2		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	1 (1 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Uspes.
Ant. skranke	3
Ant. plasser i teoriprøverom	6

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	1 395' (3 100')
Driftskostn.	405' (900')
Tot. byggkostn.	1 800' (4 000')
Leiekostn., Hall	Del av totalleie
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Lav	Skrankehenv. 2017	9 841
Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Lav	Est. skrankehenv. fra 2021	< 3 000
Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Lav		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:		15 %
LK: 15 % Kjø.tøy,	0 % andre	ift. åpningstiden	
TK: 5 % Kjø.tøy,	95 % andre	Ant. praktiske førerprøver per sensor: 519 prøver/år	



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Under gjennomsnittet for sambruksstasjoner	Under gjennomsnittet for sambruksstasjoner	Under gjennomsnittet for sambruksstasjoner



Bygg

Eier av bygg: Statsbygg	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei
Byggstørrelse 1364 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei
Utløpsår 2033	



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder: Lillehammer & Oppdal	
Avstand til tjenestesteder: 104 km & 128 km	Est. reisetid til 85 min & 110 min

Øvrige kommentarer

Tjenestested: Otta (Sambruksstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Sambruksstasjonen i Otta har et lavt kostnadsnivå sammenlignet med andre sambruksstasjoner i dag, og betjener en lav til moderat etterspørsel etter tjenester. Sammenlignet med de andre tjenestestedene i Dovreregionen har sambruksstasjonen likevel høyest aktivitetsnivå i området. Utnyttelsen av halløpet for lette kjøretøy er lavere enn kravet i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi, og det er tilstrekkelig ledig kapasitet i kontrollhallen til å betjene en høyere etterspørsel. Avstanden til de nærmeste tjenestestedene i Lillehammer og Oppdal anses som moderat (hhv. 95 min og 120 min).



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Nåsituasjonen i området Dovreregionen tyder på at det vil være hensiktsmessig å beholde dagens sambruksstasjon i Otta, med samme tjenestetilbud. Dersom foreslåtte endringer i Dovreregionen implementeres, vil tjenestestedet i Otta dermed håndtere økt etterspørsel innen tjenestene som leveres.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer, samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, estimeres ressursbehovet for å levere tjenestene å være

- < 1 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 2 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)
- 1-2 årsverk med teknisk kontrollkompetanse for å avvikle myndighetskontroller

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å opprettholde tilbudet ved sambruksstasjonen i Otta vil ikke medføre noen endringer i reisevei for brukerne som normalt henvender seg ved dette tjenestestedet.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Opprettholdelse av tjenestetilbudet i Otta vil ikke skape behov for endringer i kapasitet og infrastruktur. Sambruksstasjonen har allerede nødvendig infrastruktur og tilstrekkelig ledig kapasitet til å betjene forventet etterspørsel i foreslått tjenestestruktur. Med en forutsetning om at et halløp for lette kjøretøy og et halløp for tunge kjøretøy utgjør hhv. 3500 og 1750 kontroller per år, forventes kapasitetsutnyttelsen i kontrollhallen å øke til rundt 25% i halløp for lette kjøretøy, og til nærmere 100% utnyttelse av halløp for tunge kjøretøy, inkl. utekontroll sin utnyttelse på 95%.

Effekter

Opprettholdelsen av sambruksstasjonen medfører lite eller ingen endringer på dagens kostnadsnivå.

Tjenestested: Tynset (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon		
Adresse	Kjæreng, Tynset	
Region	Øst	Fylke Hedmark
Befolknings tetthet i området	Lav	Åpningstid 35 t/uke
Samlokalisert	Ja - Veg	Drop in, teoriprøve 12 t/uke
Utleie av areale	Ja - 4 private	
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane Nei

Produksjonstall 2017		Tjenestetilbud			Antall ansatte				
Ant. førerpr. LK	517	Førerpr. LK	Ja	Kjøretøyregistrering	Ja	Trafikant	2	Utekontroll	2
Ant. førerpr. MC	30	Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja	Kjøretøy	1	Andre	4
Ant. førerpr. TK	-	Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.TK	Ja	Merkantil	3	Tilsyn og godkjenning	0
Ant. teoriprøver	775	Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei	Ambulerende bemanning	0		
Ant. rettighetsbevis-saker	2 102	Rettighetsbevis	Ja						
Ant. kjøretøyreg.	5 286	Infrastruktur			Årlige kostnader og inntekter				
Ant. mynd.kontr.LK	484	Kontrollhall	Eier		Husleie	-			
Ant. mynd.kontr.TK	63	Halløp, LK	0 (0 aktive)		Driftskostn.	683' (1 020')			
		Halløp, TK	1 (1 aktive)		Tot. byggkostn.	683' (1 020')			
		MC-bane	Uspes.		Leiekostn., Hall	-			
		Ant. skranke	3		Leiekostn., MC	-			
		Ant. plasser i teoriprøverom	3		Leieinntekter	40'			

Konseptkriterier						
Etterspørsel	Førerprøver, LK	Lav	Teoriprøver	Lav	Skrankehenv. 2017	6 085
	Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Lav	Est. skrankehenv. fra 2021	< 2 000
	Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Lav		
Kapasitet	Utnyttelse, felles halløp		Utnyttelse, teoriprøverom:		15 % ift. åpningstiden	
	15 % Kjøretøy 0 % utnyttelse andre aktører		Ant. praktiske førerprøver per sensor: 274 prøver/år			
Kostnader	Kostnadsnivå, husleie:		Kostnadsnivå, drift:		Kostnadsnivå, totalt:	
	Ingen husleiekostnader		Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner		Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	
Bygg	Eier av bygg: Statens vegvesen		Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei			
	Byggstørrelse 2405 kvm		Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei			
	Utløpsår -					
Brukerperspektivet	Nærmeste tjenestesteder: Røros, Oppdal & Otta					
	Avstand til tjenestesteder: 58 km, 103 km & 169 km		Est. reisetid til		60 min, 90 min & 150 min	

Øvrige kommentarer

Kontrollhall: Har felles løp for lett og tungbil. Leieinntekter: På Tynset har TK ett halløp som kun benyttes av oss. Leieinntekten gjelder øvrige haller i bygget som benyttes til lager for diverse mindre aktører. Leieinntekten tilfaller regionen og er ikke en del av TK sitt budsjett. Nærmeste tjenestested: Otta er inkludert, ettersom Tynset har ambulerende sensorer til Røros

Tjenestested: Tynset (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen på Tynset vurderes som overdimensjonert i forhold til etterspørselen som betjenes, men med et lavt kostnadsnivå relativt til andre trafikkstasjoner. Innenfor samtlige tjenester vurderes etterspørselen som lav, og utnyttelsen av kontrollhallen er langt under kravene i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi. Bygget som benyttes er eid av Statens vegvesen, hvilket gir fleksibilitet med hensyn til eventuell nedskalering av tjenestestedet. De nærmeste tjenestestedene ligger på Røros og i Oppdal, i henholdsvis 60 og 90 minutters reisetid unna. Dette anses som moderate avstander for brukere som normalt henvender seg ved trafikkstasjonen på Tynset.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Situasjonen ved tjenestestedet i dag tyder på at det ikke er tilstrekkelig etterspørsel til at det brede tjenestetilbudet kan opprettholdes. Ved vurderingen av konseptkriteriene mener Capgemini Consulting at det vil være en bedre løsning å gå bort fra dagens tjenestetilbud og heller etablere et servicekontor som tilbyr teoriprøver og praktiske førerprøver innen klasse B. Brukere som har behov for myndighetskontroll og praktiske førerprøver innen MC og tunge førerkortklasser kan henvende seg til sambruksstasjonen på Otta.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer, samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, estimeres ressursbehovet for å levere tjenestene å være

- < 1 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 1 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

Foreslått omgjøring til servicekontor vil medføre at brukerne må reise til Otta ved behov for myndighetskontroll samt praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser. Brukerne vil altså få en endret reisevei og reisetid tilknyttet disse tjenestene. Reisetiden mellom tjenestestedet på Tynset og sambruksstasjonen på Otta er høy, men vurderes som rimelig med tanke på etterspørselsstørrelsen på Tynset, og hvor ofte den enkelte bruker etterspør tjenestene.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Ved omgjøring til servicekontor vil det ikke lenger være behov for kontrollhall eller et stort uteareale/MC-bane på Tynset. Omgjøring fra trafikkstasjon til servicekontor reduserer altså arealbehovet, og samlokalisering med andre offentlige virksomheter kan vurderes. Ved avhending av dagens trafikkstasjon bør det vurderes alternative kontorsteder for de 4 ressursene fra andre Statens vegvesen-funksjoner som er samlokalisert her. Videre bør det sørges for at utekontroll-ressursene får ny oppmøteplass ved nærliggende kontrollstasjoner eller nærmeste sambruksstasjon.

Effekter

Omgjøringen til servicekontor vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende 1 020 000. Årlige eiendomskostnader ved et lite servicekontor samt 4 kontorplasser for andre SVV funksjoner er estimert til 535 000. kr. Total kostnadsbesparelse anslås dermed å være 485 000 kr

Område - Helgeland

I området Helgeland forslår Cappgemini Consulting å gjøre tjenestestedene i Brønnøysund og Mosjøen til servicekontorer, og å legge ned tjenestestedet i Sandnessjøen. Sambruksstasjonen i Mo i Rana kan opprettholdes.



I tjenestestrukturen som skisseres vil samtlige tjenestesteder levere teoretiske førerprøver og praktiske førerprøver for klasse B. I likhet med dagens tjenestestruktur vil ingen av tjenestestedene levere praktiske førerprøver for tunge førerkortklasser, og praktiske førerprøver for MC sentreres i Mosjøen. Det forventes minimalt med endringer i produksjonen i Mosjøen ettersom 90 av totalt 93 MC-prøver i 2017 ble avviklet i Mosjøen.

Myndighetskontroll vil i foreslått tjenestestruktur kun tilbys ved sambruksstasjonen i Mo i Rana. Tjenestestedet har i dag tilstrekkelig kapasitet til å håndtere økt etterspørsel som følge av at tilbudet reduseres ved de andre lokasjonene i området. I dag har trafikkstasjonen ett felles halløp for kontroller av lette og tunge kjøretøy, og kapasitetsutnyttelsen anslås å være ca. 30%, med en produksjon i 2017 på 532 kontroller av lette kjøretøy og 226 kontroller av tunge kjøretøy. I tillegg benyttes ca. 50% av kapasiteten av utekontrollvirksomheten. Med foreslått tjenestestruktur forventes tjenestestedet i Mo i Rana å håndtere ytterligere 210 og 541 kontroller av henholdsvis lette og tunge kjøretøy, og med dette oppnå tilnærmet full kapasitetsutnyttelse av halløpet.

Ved etablering av et servicekontor i Brønnøysund, kan dette vurderes samlokalisert med offentlige virksomheter, eksempelvis kommunen. Det må i så fall vurderes nye kontorsteder for de tre ansatte fra Vegavdeling Nordland som er samlokalisert på dagens tjenestested. Ved nedleggelse av tjenestestedet i Sandnessjøen må det også vurderes nye kontorsteder for de fire ansatte fra vegavdelingen som er samlokalisert her. Servicekontoret i Mosjøen kan frem til leiekontrakten utløper i 2029 beholde dagens lokasjon, der TK er samlokalisert med 79 ansatte fra andre Statens vegvesen-funksjoner. Det bør imidlertid forhandles om lavere leiekostnader i denne perioden, ettersom arealbehovet reduseres og inspeksjonsgarasjeen ikke lenger vil være i bruk. På lengre sikt vurderes det som mer hensiktsmessig å etablere en mer kostnadseffektiv løsning, eksempelvis ved samlokalisering med offentlige virksomheter.

Foreslåtte endringer i tjenestestruktur og -tilbud vil innebære et endret ressursbehov i Helgeland. Anslått ressursbehov er 2 årsverk for å betjene myndighetskontroller, 4-5 årsverk for å betjene praktiske førerprøver og 2-3 årsverk for å betjene teoriprøver og skranketilbud. Med dagens bemanning i området på 19 årsverk tilsvarer dette en overtallighet på mellom 9 og 11 årsverk.

Tjenestested: Brønnøysund (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Salhusmarka 14 8907 Brønnøysund		
Region	Nord	Fylke	Nordland
Åpningstid	20 t/uke		
Befolkningstetthet i området	Lav	Drop in, teoriprøve	16 t/uke
Samlokalisert	Ja - Vegavd. Nordland, Helgeland Industrier AS		
Utleie av areale	Nei		
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	336
Ant. førerpr. MC	3
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	595
Ant. rettighetsbevis-saker	1 455
Ant. kjøretøyreg.	2 909
Ant. mynd.kontr.LK	61
Ant. mynd.kontr.TK	13

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Nei	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.TK	Nei
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	1	Utekontroll	0
Kjøretøy	0	Andre	3
Merkantil	2		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Insp.garasje, LK
Halløp, LK	1 (1 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Har ikke MC-bane
Ant. skranke	2
Ant. plasser i teoriprøverom	6

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	252' (422')
Driftskostn.	159' (265')
Tot. byggkostn.	411' (687')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Lav	Teoriprøver	Lav	Skrankehenv. 2017	3 627
Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Lav	Est. skrankehenv. fra 2021	< 1 500
Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Ingen		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:		10%
LK: 5% Kjøretøy , 0% andre	ift. åpningstiden		
TK: Tilbyr ikke slike kontroller	Ant. praktiske førerprøver per sensor: 339 prøver/år		



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner



Bygg

Eier av bygg: Helgeland ASV	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei
Byggstørrelse: 250 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei
Utløpsår: 2020	



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder: Mosjøen, Sandnessjøen & Namsos	
Avstand til tjenestesteder: 157 km, 89 km & 197 km	Est. reisetid til: 150 min, 170 min & 220 min

Øvrige kommentarer

Kontrollhall: Inspeksjonsgarasje, lette kjøretøy. Produksjon 2017: Myndighetskontroll av tunge kjøretøy er gjennomført i halløp for lette kjøretøy

Tjenestested: Brønnøysund (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen i Brønnøysund betjener en lav etterspørsel etter tjenestene som leveres. Videre vurderes kapasitetsutnyttelsen av kontrollhalløpet som for lav i forhold til kravene i eiendomsstrategien til Statens vegvesen. Tjenestestedbygget leies av en privat aktør, og kostnadsnivået er relativt lavt, sammenlignet med tilsvarende tjenestesteder. Leiekontrakten utløper i 2022, hvilket gir noe fleksibilitet med hensyn til eventuell neddimensjonering eller nedleggelse av tilbud. Avstandene til de nærmeste alternative tjenestestedene er høye, med reisetider på 150 min til tjenestestedet i Mosjøen, og 170 min til tjenestestedet i Sandnessjøen



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Ved vurdering av konseptkriteriene i sammenheng med resterende tjenestesteder i Helgelandområdet, anses det som nødvendig å opprettholde tjenestestedet i Brønnøysund. Dette vil sikre en tilstrekkelig geografisk dekning i området. Det foreslås også å omgjøre kundesenteret til et servicekontor, med tilbud av teoriprøver og praktiske førerprøver for lette førerkortklasser.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, vil det estimerte ressursbehovet ved tjenestestedet være:

- 1 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 1 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

Foreslått endringer i tjenestetilbudet vil medføre at brukerne må reise til Mo i Rana for å gjennomføre myndighetskontroll for lette og tunge kjøretøy. Avstanden på 4 timer er vurdert som lang med hensyn til etterspørselen etter disse tjenestene. Likevel anses dette som rimlig med hensyn til hvor ofte brukerne etterspør tjenestene

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Ved etablering av et servicekontor i Brønnøysund, kan dette vurderes samlokalisert med offentlige virksomheter, eksempelvis kommunen. Det må i så fall vurderes nye kontorsteder for de tre ansatte fra Vegavdeling Nordland som er samlokalisert på dagens tjenestested. Hvis dagens lokasjon beholdes bør det forhandles om ytterligere reduksjon i leiekostnad som følge av at det ikke lenger er behov for bruk av inspeksjonsgarasje.

Effekter

Omgjøring til servicekontor vil medføre ingen eller liten endring på dagens kostnadsnivå da årlige kostnader er på med det nivået som er estimert for et lite servicekontor.

Tjenestested: Mo i Rana (Sambruksstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Svortdalen 21 8626 Mo i Rana		
Region	Nord	Fylke	Nordland
Åpningstid	20 t/uke		
Befolkningstetthet i området	Middels	Drop in, teoriprøve	5 t/uke
Samlokalisert	Ja - Vegavd. Nordland		
Utleie av areale	Nei		
Utleie av halløp	Nei		Utleie av MC-bane Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	757
Ant. førerpr. MC	-
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	1 273
Ant. rettighetsbevis-saker	4 111
Ant. kjøretøyreg.	10 187
Ant. mynd.kontr.LK	532
Ant. mynd.kontr.TK	226

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Nei	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Ja
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	2	Utekontroll	2
Kjøretøy	2	Andre	7
Merkantil	4		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	0		








Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Har ikke MC-bane
Ant. skranke	3
Ant. plasser i teoriprøverom	6

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	3 059' (3 800')
Driftskostn.	656' (815')
Tot. byggkostn.	3 715' (4 615')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier

	Etterspørsel	Førerprøver, LK Middels Førerprøver, MC Ingen Førerprøver, TK Ingen	Teoriprøver Lav Mynd.kontr., LK Lav Mynd.kontr., TK Middels	Skrankehenv. 2017 10 974 Est. skrankehenv. < 4 000 fra 2021
	Kapasitet	Utnyttelse, felles halløp TK:  30 % Kjøretøy , 50 % andre	Utnyttelse, teoriprøverom:  25 % ift. åpningstiden Ant. praktiske førerprøver per sensor: 379 prøver/år	
	Kostnader	Kostnadsnivå, husleie: Over gjennomsnittet for sambruksstasjoner	Kostnadsnivå, drift: Under gjennomsnittet for sambruksstasjoner	Kostnadsnivå, totalt: Under gjennomsnittet for sambruksstasjoner
	Bygg	Eier av bygg: Mo Industripark Byggstørrelse 877 kvm Utløpsår 2029	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Ja	
	Brukerperspektivet	Nærmeste tjenestesteder: Mosjøen, Sandnessjøen & Fauske Avstand til tjenestesteder: 88 km, 108 km & 178 km	Est. reisetid til 81 min, 100 min & 160 min	

Øvrige kommentarer

Bygg: Behov for tiltak inn klima. Ansatte: 1 medarb. TK-stab, og 1 seksjonsleder

Tjenestested: Mo i Rana (Sambruksstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Sambruksstasjonen i Mo i Rana betjener en lav/moderat etterspørsel etter tjenestene som leveres. Videre vurderes kapasitetsutnyttelsen av kontrollhalløpet som for lav i forhold til kravene i eiendomsstrategien til Statens vegvesen. Tjenestestedbygget leies av en privat leietager, og har en lang leiekontrakt. Nærmeste tjenestested Mosjøen har en estimert reisetid på rundt 81 minutter.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

I forslaget til ny tjenestestruktur vurderer Capgemini Consulting det som hensiktsmessig å opprettholde sambruksstasjonen på Mo i Rana. Myndighetskontroll vil i foreslått tjenestestruktur kun tilbys ved Mo i Rana.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, vil det estimerte ressursbehovet ved tjenestestedet være:

- < 1 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 2 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å opprettholde tilbudet ved sambruksstasjonen i Mo i Rana vil ikke medføre noen endringer i for brukerne som normalt henvender seg ved dette tjenestestedet.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Tjenestestedet har i dag tilstrekkelig kapasitet til å håndtere økt etterspørsel som følge av at tilbudet reduseres ved de andre lokasjonene i området. I dag har trafikkstasjonen ett felles halløp for kontroller av lette og tunge kjøretøy, og kapasitetsutnyttelsen anslås å være ca. 30%, med en produksjon i 2017 på 532 kontroller av lette kjøretøy og 226 kontroller av tunge kjøretøy. I tillegg benyttes ca. 50% av kapasiteten av utekontrollvirksomheten. Med foreslått tjenestestruktur forventes tjenestestedet i Mo i Rana å håndtere ytterligere 210 og 541 kontroller av henholdsvis lette og tunge kjøretøy, og med dette oppnå tilnærmet full

Effekter

Opprettholdelsen av sambruksstasjonen i Mo i Rana medfører lite eller ingen endringer på dagens kostnadsnivå.

Tjenestested: Mosjøen (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Ytterøra 22 8656 Mosjøen			
Region	Nord	Fylke	Nordland	
Befolkningstetthet i området	Lav		Åpningstid	20 t/uke
Samlokalisert	Ja - Vegavd. Nordland, Prosjektavd. og andre avd.			
Utleie av areale	Nei			
Utleie av halløp	Nei		Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	520
Ant. førerpr. MC	90
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	1 001
Ant. rettighetsbevis-saker	2 610
Ant. kjøretøyreg.	7 543
Ant. mynd.kontr.LK	480
Ant. mynd.kontr.TK	197

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	2	Utekontroll	2
Kjøretøy	2	Andre	79
Merkantil	4		
Tilsyn og godkjenning	1		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Insp.garasje, LK
Halløp, LK	1 (1 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	3
Ant. plasser i teoriprøverom	8

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	1 491' (6 400')
Driftskostn.	364' (1 560')
Tot. byggkostn.	1 855' (7 960')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Lav	Teoriprøver	Lav	Skrankehenv. 2017	7 915
Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Lav	Est. skrankehenv. fra 2021	< 2 500
Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Lav		



Kapasitet

Utnyttelse, inspeksjonsgarasje	Utnyttelse, teoriprøverom:		15 %
LK:	20 % Kjø.tøy,	0 % andre	ift. åpningstiden
Ant. praktiske førerprøver per sensor: 305 prøver/år			



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner



Bygg

Eier av bygg:	Entreprenør Eiendom AS	Gjennomført rehabilitering siste 5 år:	Ja
Byggstørrelse	1987 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år:	Nei
Utløpsår	2029		



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder:	Sandnessjøen, Mo i Rana & Brønnøysund		
Avstand til tjenestesteder:	64 km, 93 km & 156 km	Est. reisetid til	60 min, 85 min & 150 min

Øvrige kommentarer

Rehabilitering: Kjøleanlegg ifbm etablering av ny VTS. Kontrollhall: Inspeksjonsgarasje, lette kjøretøy. Produksjon 2017: Myndighetskontroll av tunge kjøretøy er gjennomført i inspeksjonsgarasje. Ansatte: 1 seksjonsleder.

Tjenestested: Mosjøen (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen på Mosjøen betjener generelt en lav etterspørsel for samtlige tjenestene som leveres. Kostnadsnivå er lavere enn andre trafikkstasjoner men vurderes fortsatt høyt sammenlignet med etterspørselen og antall ansatte som er lokalisert der. Tjenestestedet eies av en privat aktør, og leiekontrakten løper ut i 2029 noe som gir en lav fleksibilitet med hensyn til eventuell neddimensjonering eller endring av lokasjon. Avstandene til de nærmeste tjenestestedene i Sandnessjøen og Mo i Rana anses å være kort/moderate, med reisetider på henholdsvis 60 og 85 min.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

En samlet vurdering av konseptkriteriene tyder på at det ikke er tilstrekkelig å opprettholde dagens tjenestetilbud. Capgemini Consulting mener det vil være en bedre løsning å gå bort fra dagens trafikkstasjon og heller etablere et servicekontor som tilbyr teoriprøver og praktiske førerprøver innen klasse B og MC.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, vil det estimerte ressursbehovet ved tjenestestedet være:

- < 1 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 1-2 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

En omgjøring av Mosjøen trafikkstasjon til et servicekontor vil medføre at brukerne må reise til Mo i Rana for å gjennomføre myndighetskontroll for lette og tunge kjøretøy.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Praktiske førerprøver for MC sentreres i Mosjøen. Det forventes minimalt med endringer i produksjonen i Mosjøen ettersom 90 av totalt 93 MC-prøver i 2017 ble avvirket i Mosjøen. Servicekontoret i Mosjøen må frem til leiekontrakten utløper i 2029 beholde dagens lokasjon, der TK er samlokalisert med 79 ansatte fra andre Statens vegvesen-funksjoner. Det bør imidlertid forhandles om lavere leiekostnader i denne perioden, ettersom arealbehovet reduseres og inspeksjonsgarasje ikke lenger vil være i bruk. På lengre sikt vurderes det som mer hensiktsmessig å etablere en mer kostnadseffektiv løsning.

Effekter

Dette antas at man over til vil kunne tilpasse kontor- og utearealene i Mosjøen i forhold til hva som er estimert for et servicekontor. En nedskalering av dagens lokaler anta å medføre en årlig kostandsbesparelse på tilsvarende TK sin andel på 1 855 000 kroner. Årlige kostnader for et lite servicekontor inkl. leie av MC-bane er estimert til 400 000. Total kostnadsbesparelse anslås dermed å være 1 455 000 kroner.

Tjenestested: Sandnessjøen (Kundesenter)



Nøkkelinformasjon			
Adresse	Torolv Kveldulvsonsgate 7 8800 Sandnessjøen		
Region	Nord	Fylke	Nordland
Åpningstid	20 t/uke		
Befolkningstetthet i området	Lav		Drop in, teoriprøve
Samlokalisert	Ja - Vegavd. Nordland, Sjøfartsdirektoratet, Nordland fylkeskommune, Avis bilutleie		
Utleie av areale	Nei		
Utleie av halløp	Nei		Utleie av MC-bane
	Nei		

Produksjonstall 2017	
Ant. førerpr. LK	263
Ant. førerpr. MC	-
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	663
Ant. rettighetsbevis-saker	1 429
Ant. kjøretøyreg.	2 417
Ant. mynd.kontr.LK	-
Ant. mynd.kontr.TK	-

Tjenestetilbud			
Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Nei		
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.LK	Nei
Teoriprøve	Ja	Mynd.kontr.TK	Nei
Rettighetsbevis	Ja	Utekontroll	Nei

Antall ansatte			
Trafikant	0	Utekontroll	0
Kjøretøy	0	Andre	4
Merkantil	1		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	Uspes.		

Infrastruktur	
Kontrollhall	Har ikke hall
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Har ikke MC-bane
Ant. skranke	2
Ant. plasser i teoriprøverom	2

Årlige kostnader og inntekter	
Husleie	53' (160')
Driftskostn.	37' (110')
Tot. byggkostn.	90' (270')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier			
Etterspørsel	Førerprøver, LK	Lav	Teoriprøver Lav Mynd.kontr., LK Ingen Mynd.kontr., TK Ingen
	Førerprøver, MC	Ingen	
	Førerprøver, TK	Ingen	
			Skrankehenv. 2017 3 322 Est. skrankehenv. fra 2021 < 1 500
Kapasitet	Utnyttelse, halløp LK: Tilbyr ikke slike kontroller TK: Tilbyr ikke slike kontroller	Utnyttelse, teoriprøverom: 40% ift. åpningstiden Ant. praktiske førerprøver per sensor: Ukjent prøver/år	
Kostnader	Kostnadsnivå, husleie: Under gjennomsnittet for kundesentre	Kostnadsnivå, drift: Under gjennomsnittet for kundesentre	Kostnadsnivå, totalt: Under gjennomsnittet for kundesentre
Bygg	Eier av bygg: Alstahaug Havnevesen KF Byggstørrelse 218 km Utløpsår 2018	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei	
Brukerperspektivet	Nærmeste tjenestesteder: Mosjøen & Mo i Rana Avstand til tjenestesteder: 64 km & 108 km	Est. reisetid til	60 min & 100 min

Øvrige kommentarer
Ansatte: Dimensjonering av den ambulerende bemanningen varierer ut fra behov/etterspørsel

Tjenestested: Sandnessjøen (Kundesenter)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen på Sandnessjøen betjener generelt en lav etterspørsel etter trafikanttjenester. Sammenlignet med tilsvarende tjenestesteder er eiendomskostnader for TK vurdert som lave. Tjenestestedbygget eies av en privat aktør, og leiekontrakten løper ut i 2018. Dette gir fleksibilitet med hensyn til eventuell neddimensjonering eller nedleggelse av tilbud. Avstandene til de nærmeste tjenestestedene i Mosjøen og Mo i Rana anses å være kort/moderate, med reisetider på henholdsvis 60 og 100 min.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Etterspørselsgrunnlaget etter trafikanttjenester ved Sandnessjøen, sett i sammenheng med nærheten til Mosjøen trafikkstasjon vurderes å være for lavt til at det ikke er tilstrekkelig å opprettholde dagens tjenestetilbud. Capgemini Consulting mener derfor at kundesenteret bør legges ned.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved nedleggelse av tjenestestedet vil det ikke lenger være et ressursbehov i Sandnessjøen samt ambulerende bemanning med hensyn til betjening av trafikanttjenester

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å legge ned Sandnessjøen innebærer at bruker må reise til andre tjenestesteder for å få levert tjenester. Hovedaktiviteten å overføres til Mosjøen som er 60 minutter i reisetid unna.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Ved nedleggelse av kundesenteret i Sandnessjøen kan leieforholdet potensielt avvikles.

Effekter

Nedleggelsen av Sandnessjøen vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende de TK sin andel av kostnadene på 90 000 kroner.

Område - Midtre Hålogaland

I området Midtre Hålogaland foreslår Capgemini Consulting å omgjøre dagens tjenestesteder i Bodø, Harstad, Sortland og Svolvær til servicekontorer, og å beholde sambruksstasjonene i Fauske og Gullesfjorden. Tjenestestedene i Leknes og Narvik kan legges ned.



Den nye tjenestestrukturen som er skissert i Midtre Hålogaland innebærer at teoretiske førerprøver og praktiske førerprøver for lette førerkortklasser vil utvikles ved de fire servicekontorene. Videre legges det opp til at sambruksstasjonen i Fauske skal håndtere praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser inkludert etterspørsel etter disse tjenestene som tidligere har blitt betjent i Bodø. Med disse endringene forventes etterspørselen etter praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser å øke med fra henholdsvis 60 til 160 og 110 til 230 prøver, hvilket Capgemini Consulting vurderer som håndterbart for sambruksstasjonen i Fauske. Videre vil tjenestestedene i Harstad og Sortland håndtere etterspørsel etter henholdsvis praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser fra resterende lokasjoner i Midtre Hålogaland. Gitt opprettholdelse av produksjonsnivået i 2017 innebærer dette at Harstad vil øke produksjonen fra rundt 130 til 260 prøver, mens Sortland vil øke fra rundt 120 til 290 prøver. Disse volumene anses som mulig å håndtere for de to tjenestestedene.

Myndighetskontroll vil i foreslått tjenestestruktur leveres ved de to sambruksstasjonene, der det i dag er tilstrekkelig kapasitet i kontrollhallene til å betjene økt etterspørsel som følge av redusert tilbud ved andre tjenestesteder i området. Gullesfjorden vil kunne betjene etterspørsel som overføres fra Sortland, Svolvær, Harstad og Narvik på til sammen rundt 1000 kontroller av lette kjøretøy og 250 kontroller av tunge kjøretøy. Sammen med Gullesfjorden sin egen produksjon på omtrent 90 og 20 kontroller av henholdsvis lette og tunge kjøretøy utekontroll sin bruk tilsvarende 70% av kapasiteten, forventes sambruksstasjonen å oppnå tilnærmet full kapasitetsutnyttelse av halløpet. Sambruksstasjonen i Fauske er den stasjonen i området som flest aktører i tungbilbransjen prioriterer for fremvisning av tunge kjøretøy. På sambruksstasjonen i Fauske anslås kapasitetsutnyttelsen i foreslått struktur å øke til rundt 35% i halløpet for lette kjøretøy og 80% i halløpet for tunge kjøretøy, ettersom etterspørsel fra Bodø overføres hit. Her forventes antall kontroller å øke fra 400 til 1100 kontroller av lette kjøretøy, og fra 110 til 320 kontroller av tunge kjøretøy.

Over tid kan fordelingen av myndighetskontrollaktiviteten endres. I forbindelse med utbygging av Hålogalandsbrua planlegges en ny sambruksstasjon på Øyfjord langs E6 og E10, som forventes

ferdigstilt innen 2019. Sambruksstasjonen bygges som erstatning for dagens trafikkstasjon i Narvik, men vil også kunne betjene noe av myndighetskontrollaktiviteten som tidligere har blitt håndtert i Harstad. I tillegg er det tenkt at sambruksstasjonen kan levere praktiske førerprøver for tunge klasser.

Ved etablering av servicekontorer i Bodø, Harstad, Sortland og Svolvær reduseres arealbehovet ved disse stedene, og samlokalisering med offentlige virksomheter kan vurderes. Servicekontorene i Bodø og Harstad kan alternativt vurderes samlokalisert med nærliggende vegkontorer, gitt ledig kapasitet. De to tjenestestedene holder i dag til i bygg som eies av Statsbygg, og kan potensielt avhendes. Ved avhending av disse stasjonene og nedleggelse av tilbud i Leknes og Narvik må det tas hensyn til eventuelle andre ressurser som er samlokalisert på disse stedene. Trafikkstasjonen i Sortland eies av Statens vegvesen, og her er TK samlokalisert med 17 ansatte fra Vegavdeling Midtre Hålogaland. Vegavdelingen kan potensielt opphøre i forbindelse med Regionsreformen, og stasjonen vil da være kandidat for avhending.

Foreslåtte endringer i tjenestestruktur og -tilbud vil innebære et endret ressursbehov i Midtre Hålogaland. Anslått ressursbehov er 4-5 årsverk for å betjene myndighetskontroller, 9-10 årsverk for å betjene praktiske førerprøver og 4-6 årsverk for å betjene teoriprøver og skranketilbud. Med dagens bemanning i området på 49 årsverk tilsvarer dette en overtallighet på mellom 28 og 32 årsverk.

Tjenestested: Bodø (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Stormyrveien 30 8008 Bodø			
Region	Nord	Fylke	Nordland	
Befolkningstetthet i området	Høy	Åpningstid	20 t/uke	
Samlokalisert	Ja - Ressurs, Lab		Drop in, teoriprøve	5 t/uke
Utleie av areale	Nei			
Utleie av halløp	Nei		Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	1 326
Ant. førerpr. MC	95
Ant. førerpr. TK	119
Ant. teoriprøver	2 296
Ant. rettighetsbevis-saker	6 159
Ant. kjøretøyreg.	15 722
Ant. mynd.kontr.LK	733
Ant. mynd.kontr.TK	221

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	5	Utekontroll	0
Kjøretøy	3	Andre	8
Merkantil	5		
Tilsyn og godkjenning	4		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	4
Ant. plasser i teoriprøverom	10

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	1 400' (3 200')
Driftskostn.	330' (755')
Tot. byggkostn.	1 730' (3 955')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Middels	Skrankehenv. 2017	17 238
Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Middels	Est. skrankehenv. fra 2021	< 6 000
Førerprøver, TK	Lav	Mynd.kontr., TK	Middels		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:		25 %
LK: 0 % Kjøretøy,	0 % andre	ift. åpningstiden	
TK: 35 % Kjøretøy,	0 % andre	Ant. praktiske førerprøver per sensor: 308 prøver/år	



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner



Bygg

Eier av bygg: Statsbygg	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei
Byggstørrelse 1640 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei
Utløpsår 2032	



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder: Fauske & Moi Rana	
Avstand til tjenestesteder: 54 km & 228 km	Est. reisetid til 54 min & 200 min

Øvrige kommentarer

Bygg: Inkl LAB (450 kvm). Ansatte: Sensorer flyttes til en viss grad mellom Bodø og Fauske. MC-sensorer ambulerer til Fauske for å gjennomføre prøver der.

Tjenestested: Bodø (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen i Bodø betjener en moderat etterspørsel etter tjenestene som leveres, med unntak av praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser, der etterspørselen er lav. Videre vurderes kapasitetsutnyttelsen av kontrollhalløpet som for lav i forhold til kravene i eiendomsstrategien til Statens vegvesen. Tjenestestedbygget leies av Statsbygg, og har en lang leiekontrakt. Nærmeste alternative tjenestested for myndighetskontroll er i Fauske, og avstanden dit vurderes som kort, med en estimert reisetid på rundt en time.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

For å oppnå høyere effektivitet og bedre kapasitetsutnyttelse av kontrollhaller i Midtre Hålogaland, anbefales det blant annet å legge ned tilbudet av myndighetskontroll i Bodø. Det foreslås også å gjøre tjenestestedet om til et servicekontor, med tilbud av teoriprøver og praktiske førerprøver for lette klasser. Ved behov for resterende tjenestesteder kan brukerne henvende seg til tjenestestedet i Fauske, som ligger innen kort avstand til Bodø.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer, samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, estimeres ressursbehovet for å levere tjenestene å være

- 1-2 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 3 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

Omgjøringen til servicekontor vil medføre at brukere som etterspør myndighetskontroll samt praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser må reise til Fauske. Disse brukerne vil altså få en endret reisevei og reisetid. Antallet brukere dette gjelder for er imidlertid lavt, og reisetiden til sambruksstasjonen i Fauske er kort. Endringen vurderes derfor å ha liten betydning for brukerne.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Ved omgjøring til servicekontor reduseres arealbehovet. Dagens trafikkstasjonbygg kan potensielt avhendes, og samlokalisering med andre offentlige virksomheter kan vurderes. Alternativt kan samlokalisering med det Statens vegvesen sitt kontorsted i Bodø vurderes, gitt ledig kapasitet. Ved avhending av trafikkstasjonen bør nye kontorsteder vurderes for de åtte ansatte fra andre Statens vegvesen-funksjoner som er samlokalisert på stasjonen i dag.

Effekter

Omgjøringen til servicekontor vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende TK sin andel på 1 730 000 kroner. Årlige eiendomskostnader ved et middels servicekontor er estimert til 750 000 kr Total kostnadsbesparelse anslås dermed å være 980 000 kroner

Tjenestested: Fauske (Sambruksstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Follaveien 91 8208 Fauske			
Region	Nord	Fylke	Nordland	
Befolkningstetthet i området	Lav		Åpningstid	20 t/uke
Samlokalisert	Ja - Vegavd. Nordland		Drop in, teoriprøve	5 t/uke
Utleie av areale	Ja - VDT, Trafikant- og kjøretøytjenester 4			
Utleie av halløp	Nei		Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	385
Ant. førerpr. MC	61
Ant. førerpr. TK	105
Ant. teoriprøver	828
Ant. rettighetsbevis-saker	2 618
Ant. kjøretøyreg.	6 709
Ant. mynd.kontr. LK	390
Ant. mynd.kontr. TK	106

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr. LK	Ja
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr. TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Ja
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	1	Utekontroll	4
Kjøretøy	2	Andre	23
Merkantil	2		
Tilsyn og godkjenning	1		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Eier
Halløp, LK	1 (1 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Eier
Ant. skranke	2
Ant. plasser i teoriprøverom	6

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	-
Driftskostn.	1 260' (2 040')
Tot. byggkostn.	1 260' (2 040')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Lav	Teoriprøver	Lav	Skrankehenv. 2017	7 177
Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Lav	Est. skrankehenv. fra 2021	< 2 500
Førerprøver, TK	Lav	Mynd.kontr., TK	Lav		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:		15%
LK: 10 % Kjø.tøy,	0 % andre	ift. åpningstiden	
TK: 5 % Kjø.tøy,	60 % andre	Ant. praktiske førerprøver per sensor: 551 prøver/år	



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Ingen husleiekostnader	Over gjennomsnittet for sambruksstasjoner	Under gjennomsnittet for sambruksstasjoner



Bygg

Eier av bygg:	Statens vegvesen	Gjennomført rehabilitering siste 5 år:	Ja
Byggstørrelse	1727 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år:	Ja
Utløpsår	-		



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder:	Bodø & Moi Rana	Est. reisetid til	54 min & 160 min
Avstand til tjenestesteder:	54 km & 178 km		

Øvrige kommentarer

Bygg: Etablert svartjeneste i eksisterende lokaler (ca 13 nye). Utleie: Løp for lette kjøretøy vurderes utleid til annen avdeling. Ansatte: 1 medarb TK-stab og 2 seksjonsledere. Sensorer flyttes til en viss grad mellom Bodø og Fauske. MC-sensorer ambulerer til Fauske for å gjennomføre prøver der. Kontrollhall: Tilgjengelig for Poli/UP/Toll. Bruk skjer hovedsakelig til tider på døgnet SVV ikke benytter hallene.

Tjenestested: Fauske (Sambruksstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Sambruksstasjonen i Fauske opplever en lav etterspørsel etter samtlige tjenester som leveres. Videre er utnyttelsen av kontrollhalløpet for tunge kjøretøy innenfor kravet i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi, da utekontroll bruker en stor andel av kapasiteten. Det er imidlertid betydelig ledig kapasitet i halløpet for lette kjøretøy. Tjenestestedbygget eies av Statens vegvesen, og det er relativt lave eiendomskostnader tilknyttet bygget. Avstanden til de nærmeste alternative tjenestested i Bodø vurderes som kort, med en estimert reisetid på rundt en time.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Ved vurdering av konseptkriteriene i sammenheng med resterende tjenestesteder i Midtre Hålogaland, anses det som nødvendig å opprettholde tjenestestedet i Fauske. Dette vil sikre en tilstrekkelig geografisk dekning i området. Forslaget innebærer at samtlige tjenester leveres i Fauske. Videre legges det opp til økt etterspørsel etter myndighetskontroll og praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser, som følge av at tilbudet av disse tjenestene legges ned i Bodø. Økningen vurderes som håndterbare for tjenestestedet i Fauske.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer, samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, estimeres ressursbehovet for å levere tjenestene å være

- < 1 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 1 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)
- 2 årsverk med teknisk kontrollkompetanse for å avvikle myndighetskontroller

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å opprettholde tilbudet ved sambruksstasjonen i Fauske vil ikke medføre noen endringer i reisevei for brukerne som normalt henvender seg ved dette tjenestestedet.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Opprettholdelse av tjenestetilbudet i Fauske vil ikke skape behov for endringer i kapasitet og infrastruktur. Sambruksstasjonen har allerede nødvendig infrastruktur og tilstrekkelig ledig kapasitet til å betjene forventet etterspørsel i foreslått tjenestestruktur. Med en forutsetning om at et halløp for lette kjøretøy og et halløp for tunge kjøretøy utgjør hhv. 3500 og 1750 kontroller per år, forventes kapasitetsutnyttelsen i kontrollhallen å øke til rundt 35% i halløp for lette kjøretøy, og til rundt 80% i halløpet for tunge kjøretøy.

Effekter

Opprettholdelsen av sambruksstasjonen medfører lite eller ingen endringer på dagens kostnadsnivå.

Tjenestested: Gullesfjord (Sambruksstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Krysset mellom E10 og Rv 85		
Region	Nord	Fylke	Nordland
Befolkningstetthet i området	Lav		Åpningstid - t/uke
Samlokalisert	Nei		Drop in, teoriprøve - t/uke
Utleie av areale	Nei		
Utleie av halløp	Nei		Utleie av MC-bane
	Nei		

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	-
Ant. førerpr. MC	-
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	-
Ant. rettighetsbevis-saker	-
Ant. kjøretøyreg.	-
Ant. mynd.kontr.LK	89
Ant. mynd.kontr.TK	20

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Nei	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Nei	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Nei	Utekontroll	Ja
Rettighetsbevis	Nei		

Antall ansatte

Trafikant	0	Utekontroll	0
Kjøretøy	0	Andre	0
Merkantil	0		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	Uspes.		

Infrastruktur

Kontrollhall	Eier
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Har ikke MC-bane
Ant. skranke	0
Ant. plasser i teoriprøverom	0

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	-
Driftskostn.	430'
Tot. byggkostn.	430'
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Ingen	Teoriprøver	Ingen	Skrankehenv. 2017	109
Førerprøver, MC	Ingen	Mynd.kontr., LK	Lav	Est. skrankehenv. fra 2021	0
Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Lav		



Kapasitet

Utnyttelse, felles halløp	Utnyttelse, teoriprøverom: Har ikke tilbud
TK: 5% Kjøtøy, 70% andre	Ant. praktiske førerprøver per sensor: Har ikke tilbud



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Ingen husleiekostnader	Under gjennomsnittet for sambruksstasjoner	Under gjennomsnittet for sambruksstasjoner



Bygg

Eier av bygg: Statens vegvesen	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Ja
Byggstørrelse 281 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei
Utløpsår -	



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder: Sortland & Svolvær	
Avstand til tjenestesteder: --	Est. reisetid til ca 35 min & ca 100 min

Øvrige kommentarer

Rehabilitering: Ettermontering av nye lys i grav. Sambruksstasjonen er ikke fast bemannet. Ved utekontroll er det kontrollpersonell tilstede, og ved forvaltningskontroller er det teknisk personell fra området i tillegg til merkantile, slik at all saksbehandling i forbindelse med forvaltningskontrollen blir avsluttet og ferdigstilt. Kontrollhall tilgjengelig for Politi/UP/Toll. Bruk skjer hovedsakelig til tider på døgnet SVV ikke benytter hallene. Ansatte: Dimensjonering av den ambulerende bemanningen varierer ut fra behov/etterspørsel.

Tjenestested: Gullsfjord (Sambruksstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Sambruksstasjonen i Gullsfjord opplever en lav etterspørsel etter samtlige tjenester som leveres. Kapasitetsutnyttelsen av kontrollhalløpet er imidlertid innenfor kravet i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi, ettersom utekontroll bruker nærmer 70% av kapasiteten. Tjenestestedbygget eies av Statens vegvesen, og det er relativt lave eiendomskostnader tilknyttet bygget. Avstandene til de nærmeste alternative tjenestestedene i Sortland og Svolvær vurderes som kort og moderat, med reisetider på henholdsvis 35 min og 100 min fra tjenestestedet i Gullsfjord.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Ved vurdering av konseptkriteriene i sammenheng med resterende tjenestesteder i Midtre Hålogaland, anses det som nødvendig å opprettholde tjenestestedet i Gullsfjord. Videre vurderes tjenestestedet som riktig dimensjonert i forhold til aktivitetsnivået. Capgemini Consulting foreslår derfor å opprettholde dagens tilbud på sambruksstasjonen. Som følge av at tilbudet av myndighetskontroller legges ned i Sortland, Svolvær og Harstad forventes sambruksstasjonen i Gullsfjord å betjene en økt etterspørsel etter disse tjenestene. Frem til sambruksstasjonen i Øyjord står ferdig (forventes ferdigstilt innen 2019 vil tjenestestedet også kunne håndtere økt etterspørseletter myndighetskontroller fra Narvik, der tilbudet legges ned.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer, samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, estimeres ressursbehovet for å levere tjenestene å være

- 1-2 årsverk med teknisk kontrollkompetanse for å utvikle myndighetskontroller

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å opprettholde tilbudet ved sambruksstasjonen i Gullsfjord vil ikke medføre noen endringer i reisevei for brukerne som normalt henvender seg ved dette tjenestestedet.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Opprettholdelse av tjenestetilbudet i Gullsfjord vil ikke skape behov for endringer i kapasitet og infrastruktur. Sambruksstasjonen har allerede nødvendig infrastruktur og tilstrekkelig ledig kapasitet til å betjene forventet etterspørsel i foreslått tjenestestruktur. Med en forutsetning om at et halløp for lette kjøretøy og et halløp for tunge kjøretøy utgjør hhv. 3500 og 1750 kontroller per år, forventes tilnærmet full kapasitetsutnyttelse av kontrollhallen.

Effekter

Opprettholdelsen av sambruksstasjonen medfører lite eller ingen endringer på dagens kostnadsnivå.

Tjenestested: Harstad (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Åsmyrveien 2 9409 Harstad		
Region	Nord	Fylke	Troms
Åpningstid	20 t/uke		
Befolkningstetthet i området	Middels	Drop in, teoriprøve	6 t/uke
Samlokalisert	Nei		
Utleie av areale	Nei		
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	788
Ant. førerpr. MC	133
Ant. førerpr. TK	76
Ant. teoriprøver	1 674
Ant. rettighetsbevis-saker	4 267
Ant. kjøretøyreg.	8 296
Ant. mynd.kontr.LK	397
Ant. mynd.kontr.TK	198

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	3	Utekontroll	3
Kjøretøy	1	Andre	0
Merkantil	5		
Tilsyn og godkjenning	1		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	1 (1 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	3
Ant. plasser i teoriprøverom	9

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	1 650'
Driftskostn.	755'
Tot. byggkostn.	2 405'
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Lav	Skrankehenv. 2017	10 851
Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Lav	Est. skrankehenv. fra 2021	< 4 000
Førerprøver, TK	Lav	Mynd.kontr., TK	Lav		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:	20%
LK: 10 % Kjøretøy, 0 % andre		ift. åpningstiden
TK: 10 % Kjøretøy, 0 % andre	Ant. praktiske førerprøver per sensor:	332 prøver/år



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Over gjennomsnittet for trafikkstasjoner



Bygg

Eier av bygg:	Statsbygg	Gjennomført rehabilitering siste 5 år:	Nei
Byggstørrelse	1143 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år:	Nei
Utløpsår	2031		



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder:	Gullesfjord, Sortland & Narvik		
Avstand til tjenestesteder:	-, 76 km & 118 km	Est. reisetid til	ca 85 min, 120 min & 110 min

Øvrige kommentarer

Ansatte: 1 seksjonsleder

Tjenestested: Harstad (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen i Harstad betjener en lav etterspørsel etter tjenestene som leveres, med unntak av praktiske førerprøver for lette førerkortklasser, der etterspørselen er moderat. Videre vurderes kapasitetsutnyttelsen av kontrollhallen som for lav i forhold til kravene i eiendomstrategien til Statens vegvesen. Tjenestestedbygget eies av Statsbygg, og har en lang leiekontrakt, som først utløper i 2031. De nærmeste alternative tjenestestedene er i Gulesfjord, Sortland og Narvik, og reisetiden til disse tjenestestedene fra Harstad vurderes som moderat til høy.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Ved vurdering av konseptkriteriene i sammenheng med resterende tjenestesteder i Midtre Hålogaland, anses det som nødvendig å opprettholde deler av tjenestetilbudet i Harstad. Dette vil sikre en tilstrekkelig geografisk dekning i området. Videre foreslås det å omgjøre trafikkstasjonen til et servicekontor, med tilbud av teoriprøver, samt praktiske førerprøver for MC og lette førerkortklasser. Ved behov for praktiske førerprøver for tunge førerkortklasser og myndighetskontroll, kan brukere henvende seg ved tjenestestedene i henholdsvis Sortland og Gulesfjord. Etter sambruksstasjonen på Øyfjord er bygget (forventet ferdigstilt i 2019) kan deler av etterspørselen alternativt overføres

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer, samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, estimeres ressursbehovet for å levere tjenestene å være

- 1-2 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 2-3 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

Omgjøringen til servicekontor vil medføre at brukere som etterspør myndighetskontroll samt praktiske førerprøver for tunge førerkortklasser må reise til andre tjenestesteder. Disse brukerne vil altså få en endret reisevei og reisetid. Reisetiden til de alternative tjenestestedene er vurdert som moderat til høy. Produksjonstallene fra 2017 tyder imidlertid på at det er et lavt antall brukere som påvirkes, og med tanke på at den enkelte bruker sjelden etterspør tjenestene, vurderes foreslått løsning som rimelig.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Ved omgjøring til servicekontor reduseres arealbehovet. Videre bør utearealet inkludere parkeringsplasser til bruk ved praktiske førerprøver for personbil, samt publikumparkering. Dagens trafikkstasjonbygg kan potensielt avhendes, og samlokalisering med andre offentlige virksomheter kan vurderes. Alternativt kan samlokalisering med det Statens vegvesen sitt kontorsted i Harstad vurderes, gitt ledig kapasitet. Det bør også sørges for at de tre ansatte innen utekontroll får nye oppmøteplasser på nærliggende kontrollstasjoner eller nærmeste sambruksstasjon.

Effekter

Omgjøringen til servicekontor vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende 2 405 000. Årlige eiendomskostnader ved et lite servicekontor er estimert til 400 000. kroner inkl. leiekostnad for MC bane Total kostnadsbesparelse anslås dermed å være 2 005 000 kroner

Tjenestested: Leknes (Kundesenter)



Nøkkelinformasjon		
Adresse	Storgt. 86 8370 Leknes	
Region	Nord	Fylke Nordland
Befolkningstetthet i området	Lav	
Samlokalisert	Ja - VA Midtre Hålogaland	
Utleie av areale	Nei	
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane Nei
	Åpningstid	15 t/uke
	Drop in, teoriprøve	6 t/uke

Produksjonstall 2017	
Ant. førerpr. LK	336
Ant. førerpr. MC	-
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	654
Ant. rettighetsbevis-saker	1 337
Ant. kjøretøyreg.	2 440
Ant. mynd.kontr.LK	-
Ant. mynd.kontr.TK	-

Tjenestetilbud			
Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Nei		
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.LK	Nei
Teoriprøve	Ja	Mynd.kontr.TK	Nei
Rettighetsbevis	Ja	Utekontroll	Nei

Antall ansatte			
Trafikant	0	Utekontroll	0
Kjøretøy	0	Andre	9
Merkantil	2		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	Uspes.		

Infrastruktur	
Kontrollhall	Har ikke hall
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Har ikke MC-bane
Ant. skranke	2
Ant. plasser i teoriprøverom	4

Årlige kostnader og inntekter	
Husleie	249' (1 500')
Driftskostn.	91' (545')
Tot. byggkostn.	340' (2 045')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier						
Etterspørsel	Førerprøver, LK	Lav	Teoriprøver	Lav	Skrankehenv. 2017	3 303
	Førerprøver, MC	Ingen	Mynd.kontr., LK	Ingen	Est. skrankehenv. fra 2021	< 1 500
	Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Ingen		
Kapasitet	<i>Utnyttelse, halløp</i> LK: Tilbyr ikke slike kontroller TK: Tilbyr ikke slike kontroller		<i>Utnyttelse, teoriprøverom:</i> 25 % ift. åpningstiden Ant. praktiske førerprøver per sensor: Ukjent prøver/år			
	Kostnader	Kostnadsnivå, husleie: Under gjennomsnittet for kundesentre		Kostnadsnivå, drift: Under gjennomsnittet for kundesentre		Kostnadsnivå, totalt: Under gjennomsnittet for kundesentre
Bygg		Eier av bygg: Rasmussen Holding AS Byggstørrelse 779 kvm Utløpsår 2022		Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei		
		Brukerperspektivet	Nærmeste tjenestesteder: Svolvær & Sortland Avstand til tjenestesteder: 69 km & 182 km		Est. reisetid til 70 min & 170 min	

Øvrige kommentarer
Ansatte: Dimensjonering av den ambulerende bemanningen varierer ut fra behov/etterspørsel

Tjenestested: Leknes (Kundesenter)

Vurdering av konseptkriteriene

Kundesenteret i Leknes betjener generelt en lav etterspørsel etter tjenestene som tilbys. Bygget synes å være for stort i forhold til arealbehovet, men medfører relativt lave eiendomskostnader sammenlignet med andre kundesentre. Leiekontrakten for tjenestestedbygget utløper i 2022, hvilket gir noe fleksibilitet med hensyn til eventuell neddimensjonering eller nedleggelse av tilbud. Avstandene til de nærmeste tjenestestedene i Svolvær og Sortland anses å moderat og høy, med estimert reisetid på henholdsvis 70 og 170 min fra kundesenteret i Leknes.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Ved vurdering av konseptkriteriene i sammenheng med resterende tjenestesteder i Midtre Hålogaland, anses det som hensiktsmessig å legge ned tjenestestedet i Leknes. Brukere som tidligere har henvendt seg ved tjenestestedet i Leknes kan henvende seg til servicekontoret i Svolvær.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved nedleggelse av tjenestestedet vil det ikke lenger være et ressursbehov i Leknes med hensyn til betjening av trafikant- og kjøretøytjenester. Ressursbehovet vil imidlertid kunne endres der etterspørselen fra Leknes forventes overført.

Konsekvenser for brukere

Foreslått nedleggelse av tjenestestedet vil medføre at brukerne må reise til Svolvær ved behov for tjenestene som tidligere har blitt tilbudt i Leknes. Brukerne vil altså få en endret reisevei og reisetid. Reisetiden til Svolvær er vurdert som moderat. Videre tyder produksjonstallene fra 2017 på at det er et lavt antall brukere som påvirkes, og med tanke på at den enkelte bruker sjelden etterspør tjenestene, vurderes foreslått løsning som rimelig.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Ved nedleggelse av kundesenteret i Leknes vil ikke lenger TK ha behov for å leie tjenestestedbygget. Dersom leiekontrakten avbrytes må det vurderes alternative kontorsteder for de ni ansatte fra vegavdelingen som i dag har kontorsted på kundesenteret i Leknes. Alternativt kan det forhandles om å fortsette leieforholdet for det arealet som trengs til kontorplasser for disse ansatte.

Effekter

Nedleggelsen av tjenestestedet vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende de TK sin andel av totale byggekostnader på 340 000 kr.

Tjenestested: Narvik (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Beisfjordveien 10 8514 Narvik		
Region	Nord	Fylke	Nordland
Åpningstid	20 t/uke		
Befolkningstetthet i området	Middels	Drop in, teoriprøve	6 t/uke
Samlokalisert	Ja - VA Midtre Hålogaland		
Utleie av areale	Nei		
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	560
Ant. førerpr. MC	-
Ant. førerpr. TK	89
Ant. teoriprøver	1 074
Ant. rettighetsbevis-saker	2 988
Ant. kjøretøyreg.	6 900
Ant. mynd.kontr.LK	261
Ant. mynd.kontr.TK	44

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Nei	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	2	Utekontroll	2
Kjøretøy	1	Andre	7
Merkantil	4	Tilsyn og godkjenning	0
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Har ikke MC-bane
Ant. skranke	3
Ant. plasser i teoriprøverom	6

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	1 100' (1 650')
Driftskostn.	380' (570')
Tot. byggkostn.	1 480' (2 220')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Lav	Teoriprøver	Lav	Skrankehenv. 2017	7 776
Førerprøver, MC	Ingen	Mynd.kontr., LK	Lav	Est. skrankehenv. fra 2021	< 3 000
Førerprøver, TK	Lav	Mynd.kontr., TK	Lav		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp som leies	Utnyttelse, teoriprøverom:	20% ift. åpningstiden
TK: 25% Kjøtøy , 0% andre	Ant. praktiske førerprøver per sensor:	325 prøver/år



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner



Bygg

Eier av bygg: Taraldsvik Maskin AS	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei
Byggstørrelse 980 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei
Utløpsår 2020	



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder: Harstad, Gullfjord & Sortland	
Avstand til tjenestesteder: 118 km, 148 km & 197	Est. reisetid til 109 min, 170 min & 180 min

Øvrige kommentarer

Kontrollhall: Leier hall 2 dager i uka. Leier kontrollhall for kr. 1500 pr. gang. Ansatte: 1 medarb. TK-stab

Tjenestested: Narvik (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen i Kirkenes betjener generelt en lav etterspørsel etter trafikanter og kjøretøytjenester. Videre er ikke kapasitetsutnyttelsen av kontrollhalløpet tilstrekkelig i forhold til kravet i eiendomsstrategien til Statens vegvesen. Leiekontrakten for tjenestestedbygget løper ut i 2020, hvilket gir noe fleksibilitet med hensyn til eventuell neddimensjonering eller nedleggelse av tilbud. Reisetiden til de nærmeste alternative tjenestestedene i Harstad, Gullfjord og Sortland vurderes som moderat til høy



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Ved vurdering av konseptkriteriene i sammenheng med resterende tjenestesteder i Midtre Hålogaland, anses det som hensiktsmessig å legge ned tjenestestedet i Narvik. Med unntak av tilbudet av praktiske førerprøver for tunge førerkortklasser vil dagens tilbud i Narvik kunne overføres til sambruksstasjonen i Øyfjord, som forventes ferdigstilt innen 2019. Denne vil ha en bedre plassering i forhold til virksomheten enn dagens tjenestested. Ved behov for praktiske førerprøver innen tunge førerkortklasser kan brukerne henvende seg ved tjenestestedet i Harstad.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved nedleggelse av tjenestestedet vil det ikke lenger være et ressursbehov i Narvik med hensyn til betjening av trafikanter og kjøretøytjenester. Ressursbehovet vil imidlertid kunne endres der etterspørselen fra Kirkenes forventes overført.

Konsekvenser for brukere

Foreslått nedleggelse av tjenestestedet i Kirkenes vil medføre at brukerne må reise til andre tjenestesteder ved behov for trafikanter og kjøretøytjenester. Brukerne vil altså få en endret reisevei og reisetid. For praktiske førerprøver for MC vurderes avstanden å være moderat. Produksjonstallene fra 2017 tyder imidlertid på at det er et lavt antall brukere som påvirkes, og med tanke på at den enkelte bruker sjelden etterspør tjenestene, vurderes foreslått løsning som rimelig. For myndighetskontroll samt praktiske førerprøver for lette og tunge førerkortklasser anses endringen å være av liten betydning for brukerne, da Øyfjord ligger innen kort avstand til dagens tjenestested i Narvik (estimert reisetid på ca 30 min).

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Ved nedleggelse av trafikkstasjonen i Narvik vil ikke lenger TK ha behov for å leie tjenestestedbygget. Dersom leiekontrakten avbrytes må det vurderes alternative kontorsteder for de syv ansatte fra vegavdelingen som i dag har kontorsted på trafikkstasjonen i Narvik. Alternativt kan det forhandles om å fortsette leieforholdet for det arealet som trengs til kontorplasser for disse ansatte. Det bør også sørges for at de to ansatte innen utekontroll får oppmøtested ved en nærliggende kontrollstasjon eller nærmeste sambruksstasjon.

Effekter

Nedleggelsen av tjenestestedet vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende de totale byggekostnadene på 2 020 000 kr. Estimerte driftskostnader ved Øyfjord sambruksstasjon som følge av overtagelsen av tjenestetilbudet i området er 590 000 kr. Kontorplasser til øvrige SVV ansatte estimert til 280 000 kr. Total kostnadsbesparelse anslås dermed å være 1 350 000 kr.

Tjenestested: Sortland (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon			
Adresse	Markveien 36 8402 Sortland		
Region	Nord	Fylke	Nordland
Befolkningstetthet i området	Lav		Åpningstid 20 t/uke
Samlokalisert	Ja - VA Midtre Hålogaland		Drop in, teoriprøve 6 t/uke
Utleie av areale	Nei		
Utleie av halløp	Nei		Utleie av MC-bane Nei

Produksjonstall 2017		Tjenestetilbud				Antall ansatte	
Ant. førerpr. LK	945	Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja	Trafikant	3
Ant. førerpr. MC	36	Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja	Kjøretøy	1
Ant. førerpr. TK	119	Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK	Nei	Merkantil	4
Ant. teoriprøver	1 854	Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei	Tilsyn og godkjenning	1
Ant. rettighetsbevis-saker	3 836	Rettighetsbevis	Ja			Ambulerende bemanning	0
Ant. kjøretøyreg.	7 739						
Ant. mynd.kontr.LK	234						
Ant. mynd.kontr.TK	39						
		Infrastruktur				Årlige kostnader og inntekter	
		Kontrollhall	Insp.garasje, LK			Husleie	82' (200')
		Halløp, LK	1 (1 aktive)			Driftskostn.	523' (1 280')
		Halløp, TK	0 (0 aktive)			Tot. byggkostn.	605' (1 480')
		MC-bane	Eier			Leiekostn., Hall	-
		Ant. skranke	3			Leiekostn., MC	-
		Ant. plasser i teoriprøverom	7			Leieinntekter	-

Konseptkriterier						
	Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Middels	Skrankehenv. 2017	10 159
	Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Lav	Est. skrankehenv. fra 2021	< 4 000
	Førerprøver, TK	Lav	Mynd.kontr., TK	Lav		
	Utnyttelse, halløp		Utnyttelse, teoriprøverom:			30%
	LK: 10% Kjøretøy, 0% andre	TK: Tilbyr ikke slike kontroller		Ant. praktiske førerprøver per sensor: 367 prøver/år		ift. åpningstiden
	Kostnadsnivå, husleie:		Kostnadsnivå, drift:		Kostnadsnivå, totalt:	
	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner		Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner		Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	
	Eier av bygg: Statens vegvesen / Ovik Eiendom		Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei			
	Byggstørrelse 1101 kvm		Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Ja			
	Utløpsår 2022					
	Nærmeste tjenestesteder: Gullesfjord, Harstad & Svolvær					
	Avstand til tjenestesteder: 33 km, 122 km 115 km		Est. reisetid til		35 min, 110 min & 110 min	

Øvrige kommentarer

Bygg: Eier hovedbygg, leier tilleggsareal 153 m2. Kontrollhall: Inspeksjonsgarasje, lette kjøretøy. Ansatte: 1 medarb. TK-stab. Myndighetskontroll: Fra 1. august flyttes alt av forvaltningskontroller til Gullesfjorden. Da blir det de kjøretøytekniske som håndterer dette.

Tjenestested: Sortland (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen på Sortland betjener en lav etterspørsel etter tjenestene som leveres, med unntak av praktiske førerprøver for lette førerkortklasser og teoriprøver, der etterspørselen er moderat. Videre vurderes kapasitetsutnyttelsen av kontrollhallen som for lav i forhold til kravene i eiendomsstrategien til Statens vegvesen. Tjenestestedbygget eies i hovedsak av Statens vegvesen, og TK sine eiendomskostnader vurderes som relativt lave sammenlignet med andre trafikkstasjoner. De nærmeste alternative tjenestestedene er i Gullsfjord, Harstad og Svolvær, der førstnevnte er innenfor kort avstand, mens



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Ved vurdering av konseptkriteriene i sammenheng med resterende tjenestesteder i Midtre Hålogaland, anses det som nødvendig å opprettholde deler av tjenestetilbudet på Sortland. Videre foreslås det å omgjøre trafikkstasjonen til et servicekontor, med tilbud av teoriprøver, samt praktiske førerprøver for lette og tunge førerkortklasser. Dette vil sikre en tilstrekkelig geografisk dekning i området. Ved behov for praktiske førerprøver for MC og myndighetskontroll kan brukere henvende seg ved tjenestestedene i henholdsvis Harstad og Gullsfjord.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer, samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, estimeres ressursbehovet for å levere tjenestene å være

- < 1 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 2 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

Omgjøringen til servicekontor innebærer at brukere som etterspør myndighetskontroll samt praktiske førerprøver for MC må reise til andre tjenestesteder. Disse brukerne vil altså få en endret reisevei og reisetid. Reisetiden til de alternative tjenestestedene er vurdert som kort for myndighetskontroll og moderat for praktiske førerprøver for MC. Produksjonstallene fra 2017 tyder imidlertid på at det er et lavt antall brukere som påvirkes av dette, og med tanke på at den enkelte bruker sjelden etterspør tjenestene, vurderes foreslått løsning som rimelig.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Ved omgjøring til servicekontor reduseres arealbehovet. Ved trafikkstasjonen på Sortland er TK samlokalisert med 17 ansatte fra Vegavdeling Midtre Hålogaland. Vegavdelingen kan potensielt opphøre i forbindelse med Regionsreformen, og stasjonen vil da være kandidat for avhending. Servicekontoret kan da vurderes samlokalisert med andre offentlige virksomheter, eksempelvis kommunen.

Effekter

Omgjøringen til servicekontor vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende Tk sin andel av totale byggkostnader på 605 000 kr. Årlige eiendomskostnader ved et lite servicekontor er estimert til 375 000 kr. Total kostnadsbesparelse anslås dermed å være 230 000 kroner

Tjenestested: Svolvær (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon	
Adresse	Vorsetøyveien 17 8300 Svolvær
Region	Nord Fylke Nordland
Befolkningstetthet i området	Lav
Samlokalisert	Ja - VA Midtre Hålogaland, Politiet
Utleie av areale	Nei
Utleie av halløp	Nei
Utleie av MC-bane	Nei
Åpningstid	15 t/uke
Drop in, teoriprøve	6 t/uke

Produksjonstall 2017	
Ant. førerpr. LK	270
Ant. førerpr. MC	-
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	476
Ant. rettighetsbevis-saker	1 263
Ant. kjøretøyreg.	2 830
Ant. mynd.kontr.LK	126
Ant. mynd.kontr.TK	20

Tjenestetilbud	
Førerpr. LK	Ja
Førerpr. MC	Nei
Førerpr. TK	Nei
Teoriprøve	Ja
Rettighetsbevis	Ja
Kjøretøyregistrering	Ja
Mynd.kontr.LK	Ja
Mynd.kontr.TK	Nei
Utekontroll	Nei

Antall ansatte	
Trafikant	1
Kjøretøy	1
Merkantil	2
Tilsyn og godkjenning	0
Ambulerende bemanning	0
Utekontroll	2
Andre	1

Infrastruktur	
Kontrollhall	Insp.garasje, LK
Halløp, LK	1 (1 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Har ikke MC-bane
Ant. skranke	2
Ant. plasser i teoriprøverom	4

Årlige kostnader og inntekter	
Husleie	1 014' (1 100')
Driftskostn.	161' (175')
Tot. byggkostn.	1 175' (1 275')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier				
	Førerprøver, LK	Lav	Teoriprøver	Lav
	Førerprøver, MC	Ingen	Mynd.kontr., LK	Lav
	Førerprøver, TK	Lav	Mynd.kontr., TK	Lav
		Skrankehenv. 2017		3 309
		Est. skrankehenv. fra 2021		< 1 500
	Utnyttelse, halløp		Utnyttelse, teoriprøverom: 20%	
	LK: 5% Kjøretøy	0% andre	ift. åpningstiden	
	TK: Tilbyr ikke slike kontroller		Ant. praktiske førerprøver per sensor: 270 prøver/år	
	Kostnadsnivå, husleie:		Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
	Over gjennomsnittet for kundesentre		Under gjennomsnittet for kundesentre	Over gjennomsnittet for kundesentre
	Eier av bygg: Statsbygg		Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei	
	Byggstørrelse 381 kvm		Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei	
	Utløpsår 2028			
	Nærmeste tjenestesteder: Leknes, Gullfjord & Sortland			
	Avstand til tjenestesteder: 69 km, - km & 115 km		Est. reisetid til	

Øvrige kommentarer
Inspeksjonsgarasje, lette kjøretøy. Det foreligger også løpende avtale med et nærliggende tungbilverksted om leie av ett kontrolløp ved behov

Tjenestested: Svolvær (Kundesenter)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen i Svolvær betjener en lav etterspørsel etter tjenestene som leveres. Videre vurderes kapasitetsutnyttelsen av kontrollhallen som for lav i forhold til kravene i eiendomsstrategien til Statens vegvesen. Tjenestestedbygget eies av Statsbygg, men med en leiekontrakt som først utløper i 2028. De nærmeste alternative tjenestestedene er i Leknes, Gullesfjord og Sortland. Avstanden til de to førstnevnte vurderes som moderat, mens avstanden til tjenestestedet i Sortland vurderes som moderat til høy.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Ved vurdering av konseptkriteriene i sammenheng med resterende tjenestesteder i Midtre Hålogaland, anses det som nødvendig å opprettholde deler av tjenestetilbudet i Svolvær. Videre foreslås det å omgjøre trafikkstasjonen til et servicekontor, med tilbud av teoriprøver, samt praktiske førerprøver for lette førerkortklasser. Dette vil sikre en tilstrekkelig geografisk dekning i området. Ved behov for praktiske førerprøver for tunge førerkortklasser og myndighetskontroll kan brukere henvende seg ved tjenestestedene i henholdsvis Sortland og Gullesfjord.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer, samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, estimeres ressursbehovet for å levere tjenestene å være

- < 1 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 1 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

Omgjøringen til servicekontor innebærer at brukere som etterspør myndighetskontroll samt praktiske førerprøver for tunge førerkortklasser må reise til andre tjenestesteder. Disse brukerne vil altså få en endret reisevei og reisetid. Reisetiden til de alternative tjenestestedene er vurdert som moderat til høy. Produksjonstallene fra 2017 tyder imidlertid på at det er et lavt antall brukere som påvirkes av dette, og med tanke på at den enkelte bruker sjelden etterspør tjenestene, vurderes foreslått løsning som rimelig.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Ved omgjøring til servicekontor reduseres arealbehovet. Videre bør utearealet inkludere parkeringsplasser til bruk ved praktiske førerprøver for personbil, samt publikumparkering. Dersom det er mer kostnadseffektivt, kan samlokalisering med andre offentlige virksomheter vurderes. Det bør også sørges for at de den ansatte innen utekontroll får oppmøteplass ved en nærliggende kontrollstasjon eller nærmeste sambruksstasjon.

Effekter

Omgjøringen til servicekontor vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende de totale byggkostnadene 1 275 000 kroner. Årlige eiendomskostnader ved et lite servicekontor er estimert til 375 000. Total kostnadsbesparelse anslås dermed å være 900 000 kroner

Område - Troms

Capgemini Consulting sitt forslag til ny tjenestestruktur innebærer at tjenestestedet i Tromsø omgjøres til et mindre dimensjonert servicekontor. Videre foreslås det å legge ned trafikkstasjonen på Storslett, og å beholde sambruksstasjonene på Finnsnes og i Tromsdalen.

Tjeneststeder

-  Trafikkstasjoner
-  Servicekontorer
-  Sambruksstasjoner
-  Legges ned
-  Oppmøtested



Den foreslåtte tjenestestrukturen innebærer at teoriprøver og praktiske førerprøver for lette førerkortklasser tilbys på Finnsnes og i Tromsdalen, og at praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser kun vil tilbys på Finnsnes. Gitt samme etterspørsel som i 2017 vil dette medføre en produksjonsøkning på Finnsnes fra 70 til rundt 270 MC-prøver og fra 540 til 820 praktiske førerprøver for tunge førerkortklasser. Dette vurderes som et håndterbart volum for sambruksstasjonen på Finnsnes.

Capgemini Consulting sitt forslag legger opp til at begge sambruksstasjonene skal levere myndighetskontroll. Her forventes tjenestestedet i Finnsnes å håndtere samme produksjonsnivå som i dagens tjenestestruktur, med en kapasitetsutnyttelse på rundt 10% av halløp for lette kjøretøy og 70% av halløp for tunge kjøretøy, inkludert utekontrollvirksomheten sin utnyttelse på ca. 60%. Videre vil Tromsdalen kunne håndtere overført etterspørsel fra Storslett, og samlet betjene en produksjon på rundt 1200 kontroller av lette kjøretøy og 450 kontroller av tunge kjøretøy. Sammen med utekontroll sin utnyttelse av kontrollhallen tilsvarer dette en kapasitetsutnyttelse på omtrent 35% og 75% av halløp for henholdsvis lette og tunge kjøretøy.

Tjenestestedet i Tromsø er planlagt å flyttes til nye lokaler som overtas 1. september. Her nedskaleres skranken sammenlignet med i dagens tjenestestedbygg, og man har funnet en løsning der det etter et halvt år vil være mulig å ytterligere redusere arealet som leies. Leiekontrakten for tjenestestedbygget på Storslett utløper i 2019, og ved nedleggelse av tjenestestedet bør det vurderes alternative kontorsteder for de åtte ansatte fra andre Statens vegvesen-funksjoner som er samlokalisert på dagens trafikkstasjon.

Foreslåtte endringer i tjenestestruktur og -tilbud vil innebære et endret ressursbehov i Troms. Anslått ressursbehov er 3 årsverk for å betjene myndighetskontroller, 5-6 årsverk for å betjene praktiske førerprøver og 3-4 årsverk for å betjene teoriprøver og skranketilbud. Med dagens bemanning i området på 30 årsverk tilsvarer dette en overtallighet på mellom 17 og 19 årsverk.

Tjenestested: Finnsnes (Sambruksstasjon)



Nøkkelinformasjon	
Adresse	Kirkegårdsveien 1A 9308 Finnsnes
Region	Nord Fylke Troms
Befolkningstetthet i området	Lav
Samlokalisert	Ja - Vegavd. Troms
Utleie av areale	Nei
Utleie av halløp	Nei
Åpningstid	20 t/uke
Drop in, teoriprøve	7 t/uke
Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017	
Ant. førerpr. LK	1 004
Ant. førerpr. MC	71
Ant. førerpr. TK	536
Ant. teoriprøver	2 706
Ant. rettighetsbevis-saker	5 126
Ant. kjøretøyreg.	11 622
Ant. mynd.kontr.LK	453
Ant. mynd.kontr.TK	163

Tjenestetilbud			
Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Ja
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte			
Trafikant	3	Utekontroll	2
Kjøretøy	1	Andre	19
Merkantil	5		
Tilsyn og godkjenning	1		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur	
Kontrollhall	Eier
Halløp, LK	1 (1 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	4
Ant. plasser i teoriprøverom	12

Årlige kostnader og inntekter	
Husleie	-
Driftskostn.	670' (1 340')
Tot. byggkostn.	670' (1 340')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier						
Etterspørsel	Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Middels	Skrankehenv. 2017	14 708
	Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Lav	Est. skrankehenv. fra 2021	< 5 500
	Førerprøver, TK	Høy	Mynd.kontr., TK	Lav		
Kapasitet	Utnyttelse, halløp LK: 15 % Kjøretøy , 0 % andre TK: 10 % Kjøretøy , 60 % andre		Utnyttelse, teoriprøverom: 25 % ift. åpningstiden Ant. praktiske førerprøver per sensor: 537 prøver/år			
	Kostnadsnivå, husleie: Ingen husleiekostnader		Kostnadsnivå, drift: Under gjennomsnittet for sambruksstasjoner		Kostnadsnivå, totalt: Under gjennomsnittet for sambruksstasjoner	
Bygg	Eier av bygg: Statens vegvesen Byggstørrelse 1614 kvm Utløpsår -		Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Ja Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Ja			
	Brukerperspektiv	Nærmeste tjenestesteder: Tromsø, Harstad & Narvik				
Avstand til tjenestesteder: 150 km, 122 km & 159		Est. reisetid til		130 min, 170 min & 150 min		

Øvrige kommentarer	

Tjenestested: Finnsnes (Sambruksstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Sambruksstasjonen på Finnsnes opplever en lav etterspørsel etter praktiske førerprøver for MC og myndighetskontroll, og en høy etterspørsel etter praktiske førerprøver for tunge kjøretøy. Etterspørselen etter teoriprøver og praktiske førerprøver for lette førerkortklasser vurderes som moderat. Utnyttelsen av kontrollhalløpet for tunge kjøretøy er innenfor kravet i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi, men det er betydelig ledig kapasitet i halløpet for lette kjøretøy. Tjenestestedbygget eies av Statens vegvesen, og det er relativt lave eiendomskostnader. Avstanden til de nærmeste alternative tjenestestedene på Finnsnes og Storslett vurderes som høy.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Capgemini Consulting foreslår å opprettholde sambruksstasjonen i Finnsnes, med tilsvarende tjenestetilbud som i dag. Etterspørselen innenfor teoriprøver samt praktiske førerprøver for lette og tunge førerkortklasser er på et nivå som tilsier at det er hensiktsmessig å beholde tilbudet av disse tjenestestedene. I tillegg legges det opp til at etterspørsel etter praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser overføres fra tjenestestedene i Tromsdalen og Storslett.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer, samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, estimeres ressursbehovet for å levere tjenestene å være

- 1-2 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 3-4 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)
- 1 årsverk med teknisk kontrollkompetanse for å avvikle myndighetskontroller

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å opprettholde tilbudet ved sambruksstasjonen på Finnsnes vil ikke medføre noen endringer i reisevei for brukerne som normalt henvender seg ved dette tjenestestedet.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Opprettholdelse av tjenestetilbudet på Finnsnes vil ikke skape behov for endringer i kapasitet og infrastruktur. Trafikkstasjonen har allerede nødvendig infrastruktur og tilstrekkelig ledig kapasitet til å betjene forventet etterspørsel i foreslått tjenestestruktur. Her forventes tjenestestedet i Finnsnes å håndtere samme produksjonsnivå som i dagens tjenestestruktur.

Effekter

Opprettholdelsen av sambruksstasjonen medfører lite eller ingen endringer på dagens kostnadsnivå.

Tjenestested: Storslett (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Sentrum 33 9151 Storslett			
Region	Nord	Fylke	Troms	
Åpningstid	18 t/uke			
Befolkningstetthet i området	Lav		Drop in, teoriprøve	3 t/uke
Samlokalisert	Ja - Vegavd. Troms, Storslett Auto			
Utleie av areale	Nei			
Utleie av halløp	Nei		Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	360
Ant. førerpr. MC	-
Ant. førerpr. TK	57
Ant. teoriprøver	610
Ant. rettighetsbevis-saker	1 430
Ant. kjøretøyreg.	2 692
Ant. mynd.kontr.LK	117
Ant. mynd.kontr.TK	17

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Nei		
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.LK	Ja
Teoriprøve	Ja	Mynd.kontr.TK	Ja
Rettighetsbevis	Ja	Utekontroll	Nei

Antall ansatte

Trafikant	1	Utekontroll	0
Kjøretøy	0	Andre	8
Merkantil	2		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	Uspes.		

Infrastruktur

Kontrollhall	Leier
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Har ikke MC-bane
Ant. skranke	2
Ant. plasser i teorirom	6

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	135' (450')
Driftskostn.	144' (480')
Tot. byggkostn.	279' (930')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier

	Etterspørsel	Førerprøver, LK Lav Førerprøver, MC Ingen Førerprøver, TK Lav	Teoriprøver Lav Mynd.kontr., LK Lav Mynd.kontr., TK Lav	Skrankehenv. 2017 3 668 Est. skrankehenv. < 1 500 fra 2021
	Kapasitet	Utnyttelse, halløp som leies TK: 80 % Kjøtøy , 0 % andre	Utnyttelse, teorirom: 15 % ift. åpningstiden Ant. praktiske førerprøver per sensor: Ukjent prøver/år	
	Kostnader	Kostnadsnivå, husleie: Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Kostnadsnivå, drift: Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Kostnadsnivå, totalt: Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner
	Bygg	Eier av bygg: Veislett AS Byggstørrelse 525 kvm Utløpsår 2019	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei	
	Brukerperspektivet	Nærmeste tjenestesteder: Alta/Kvenvikmoen & Tromsø Avstand til tjenestesteder: 169 km/- & 233 km	Est. reisetid til	150 min/140 min & 210 min

Øvrige kommentarer

Kontrollhall: Leier kontrollhall en dag pr. mnd. Ansatte: Teknisk personell fra Tromsø jobber ambulerende her med forvaltningskontroll ved behov. Dimensjonering av den ambulerende bemanningen varierer ut fra behov/etterspørsel

Tjenestested: Storslett (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen på Storslett betjener generelt en lav etterspørsel etter trafikanter og kjøretøytjenester. Bygget synes å være overdimensjonert i forhold til faktisk arealbehov, men medfører lave eiendomskostnader for TK. Tjenestestedbygget eies av en privat aktør, og leiekontrakten løper ut i 2019. Dette gir noe fleksibilitet med hensyn til eventuell neddimensjonering eller nedleggelse av tilbud. Avstandene til de nærmeste tjenestestedene i Alta/Kvenvikmoen og Tromsø og Hammerfest anses å være høye, med reisetider på henholdsvis 150/140 min og 210 min fra trafikkstasjonen på Storslett.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Etterspørselen ved tjenestestedet på Storslett vurderes som for lav til at opprettholdelse av dagens tjenestested kan forsvares. Tjenestestedene som opprettholdes i Troms vurderes som tilstrekkelig til å beholde en god geografisk dekning av trafikanter og kjøretøytjenestene. Brukere som tidligere har henvendt seg ved trafikkstasjonen på Storslett forventes å henvende seg ved tjenestestedene i Tromsdalen ved behov for myndighetskontroll. Resterende tjenester kan betjenes ved tjenestestedene i Alta eller Tromsø.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved nedleggelse av tjenestestedet vil det ikke lenger være et ressursbehov på Storslett med hensyn til betjening av trafikanter og kjøretøytjenester. Ressursbehovet vil imidlertid kunne endres der etterspørselen fra Storslett forventes overført.

Konsekvenser for brukere

Foreslått nedleggelse av tjenestestedet på Storslett innebærer at brukerne må reise til andre tjenestestede ved behov for trafikanter og kjøretøytjenester. Brukerne vil altså få en endret reisevei og reisetid. Reisetiden til de alternative tjenestestedene er vurdert som høy. Produksjonstallene fra 2017 tyder imidlertid på at det er et lavt antall brukere som påvirkes, og med tanke på at den enkelte bruker sjelden etterspør tjenestene, vurderes foreslått løsning som rimelig.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Ved nedleggelse av trafikkstasjonen på Storslett vil det være hensiktsmessig å avbryte dagens leieforhold. Eventuelt kan det vurderes å fortsette leieforholdet for noe av areale for de åtte ansatte fra andre Statens vegvesen-funksjoner som er samlokalisert her.

Effekter

Nedleggelsen av tjenestestedet vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende TK sin andel av de totale byggekostnadene på 279 000 kr.

Tjenestested: Tromsdalen (Sambruksstasjon)



Nøkkelinformasjon			
Adresse	Hungeren 9020 Tromsdalen		
Region	Nord	Fylke	Troms
Befolkningstetthet i området	Høy	Åpningstid - t/uke	
Samlokalisert	Nei	Drop in, teoriprøve - t/uke	
Utleie av areale	Nei	Utleie av MC-bane	Nei
Utleie av halløp	Nei		

Produksjonstall 2017	Tjenestetilbud	Antall ansatte
Ant. førerpr. LK	-	Trafikant 3 Utekontroll 2
Ant. førerpr. MC	186	Kjøretøy 2 Andre 0
Ant. førerpr. TK	228	Merkantil 0
Ant. teoriprøver	-	Tilsyn og godkjenning 0
Ant. rettighetsbevis-saker	-	Ambulerende bemanning Uspes.
Ant. kjøretøyreg.	-	
Ant. mynd.kontr.LK	1 046	
Ant. mynd.kontr.TK	411	
Infrastruktur	Årlige kostnader og inntekter	
Kontrollhall	Leier	Husleie 2 550'
Halløp, LK	1 (1 aktive)	Driftskostn. 310'
Halløp, TK	1 (1 aktive)	Tot. byggkostn. 2 860'
MC-bane	Leier	Leiekostn., Hall -
Ant. skranke	0	Leiekostn., MC -
Ant. plasser i teoriprøverom	0	Leieinntekter -

Konseptkriterier						
	Førerprøver, LK	Ingen	Teoriprøver	Ingen	Skrankehenv. 2017	1 871
	Førerprøver, MC	Middels	Mynd.kontr., LK	Middels	Est. skrankehenv. fra 2021	0
	Førerprøver, TK	Middels	Mynd.kontr., TK	Middels		
	Utnyttelse, halløp		Utnyttelse, teoriprøverom: Har ikke tilbud			
	LK:	30 % Kjøretøy, 0 % andre	Ant. praktiske førerprøver per sensor: Har ikke tilbud			
	Kostnadsnivå, husleie:		Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:		
	Over gjennomsnittet for sambruksstasjoner		Under gjennomsnittet for sambruksstasjoner	Under gjennomsnittet for sambruksstasjoner		
	Eier av bygg: Statsbygg		Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei			
	Byggstørrelse 490 kvm		Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei			
	Utløpsår 2028					
	Nærmeste tjenestesteder: Finnsnes & Storslett					
	Avstand til tjenestesteder: 150 km & 233 km		Est. reisetid til		120 min & 210 min	

Øvrige kommentarer

Ansatte: 2 medarbeidere fra utekontrollen har oppmøte her, og ved forvaltningskontroller er det teknisk personell fra området i tillegg til merkantile, slik at all saksbehandling i forbindelse med forvaltningskontrollen blir avsluttet og ferdigstilt. Dimensjonering av den ambulerende bemanningen varierer ut fra behov/etterspørsel. Halløp: Kontrollhall tilgjengelig for Politi/UP/Toll. Bruk skjer hovedsakelig til tider på døgnet SVV ikke benytter hallene.

Tjenestested: Tromsdalen (Sambruksstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Sambruksstasjonen i Tromsdalen betjener generelt en moderat etterspørsel etter tjenester. Utnyttelsen av kontrollhallen er under 50%, og oppfyller dermed ikke kravet i Statens vegvesen sin eiendomsstrategi. Tjenestestedbygget leies av Statsbygg, med et kostnadsnivå noe lavere enn gjennomsnittet for sambruksstasjoner. Avstanden til de nærmeste alternative tjenestestedene på Finnsnes og Storslett vurderes som høy, og reisetiden fra Tromsdalen til disse tjenestestedene er estimert til henholdsvis 120 og 210 min.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Capgemini Consulting vurderer det som hensiktsmessig å opprettholde sambruksstasjonen i Tromsdalen, med unntak av praktiske førerprøver for MC og tunge kjøretøy. Brukere som har behov for disse tjenestene kan henvende seg ved tjenestestedet i Finnsnes. Etterspørselen innenfor myndighetskontroll er på et nivå som tilsier at det er behov for å beholde et tilbud i Tromsdalen. I tillegg legges det opp til at etterspørsel etter myndighetskontroll fra Storslett overføres til sambruksstasjonen i Tromsdalen.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av foreslått tjenestestruktur, samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, estimeres ressursbehovet for å levere tjenestene å være

- 2 årsverk med teknisk kontrollkompetanse for å avvikle myndighetskontroller

Konsekvenser for brukere

Foreslått tjenestetilbud i Tromsdalen vil medføre at brukerne må reise til Finnsnes ved behov for praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser. Brukerne vil altså få en endret reisevei og reisetid tilknyttet disse tjenestene. Reisetiden mellom tjenestestedet i Tromsdalen og Finnsnes er høy. Produksjonstallene fra 2017 tyder imidlertid på at det er et lavt antall brukere som påvirkes, og med tanke på at den enkelte bruker sjelden etterspør tjenestene, vurderes foreslått løsning som rimelig.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Capgemini Consulting sitt forslag til endringer i Tromsdalen vil ikke skape behov for økt kapasitet og infrastruktur. Sambruksstasjonen har allerede nødvendig infrastruktur og tilstrekkelig ledig kapasitet til å betjene forventet etterspørsel i foreslått tjenestestruktur. Ved betjening av ytterligere etterspørsel etter myndighetskontroll fra Storslett, forventes kapasitetsutnyttelsen å øke til 35% og 75% av halløp for henholdsvis lette og tunge kjøretøy.

Effekter

Opprettholdelsen av trafikkstasjonen medfører lite eller ingen endringer på dagens kostnadsnivå.

Tjenestested: Tromsø (Kundesenter)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Mellomveien 40 9007 Tromsø		
Region	Nord	Fylke	Troms
Åpningstid	18 t/uke		
Befolkningstetthet i området	Høy	Drop in, teoriprøve	6 t/uke
Samlokalisert	Ja - Vegavd.Troms og andre avd., Helse nord, IKT		
Utleie av areale	Ja - VDT: Lønn, IKT		
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	1 751
Ant. førerpr. MC	-
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	3 301
Ant. rettighetsbevis-saker	8 500
Ant. kjøretøyreg.	14 717
Ant. mynd.kontr.LK	-
Ant. mynd.kontr.TK	-

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Nei	Mynd.kontr.LK	Nei
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.TK	Nei
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	6	Utekontroll	0
Kjøretøy	6	Andre	76
Merkantil	8		
Tilsyn og godkjenning	6		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Har ikke hall
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Har ikke MC-bane
Ant. skranke	5
Ant. plasser i teoriprøverom	15

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	4 101' (18 624')
Driftskostn.	363' (1 650')
Tot. byggkostn.	4 464' (20 274')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Middels	Skrankehenv. 2017	19 439
Førerprøver, MC	Ingen	Mynd.kontr., LK	Ingen	Est. skrankehenv. fra 2021	< 9 000
Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Ingen		



Kapasitet

<i>Utnyttelse, halløp</i>	<i>Utnyttelse, teoriprøverom:</i>		30%
<i>LK: Tilbyr ikke slike kontroller</i>			ift. åpningstiden
<i>TK: Tilbyr ikke slike kontroller</i>	<i>Ant. praktiske førerprøver per sensor:</i>		292 prøver/år



Kostnader

<i>Kostnadsnivå, husleie:</i>	<i>Kostnadsnivå, drift:</i>	<i>Kostnadsnivå, totalt:</i>
Over gjennomsnittet for kundesentre	Over gjennomsnittet for kundesentre	Over gjennomsnittet for kundesentre



Bygg

<i>Eier av bygg:</i> Kræmer Eiendom AS	<i>Gjennomført rehabilitering siste 5 år:</i> Nei
<i>Byggstørrelse</i> 6908 kvm	<i>Rehabiliteringsbehov neste 5 år:</i> Nei
<i>Utløpsår</i> 2028	



Brukerperspektivet

<i>Nærmeste tjenestesteder:</i> Finnsnes & Storslett	
<i>Avstand til tjenestesteder:</i> 150 km & 233 km	<i>Est. reisetid til</i> 130 min & 210 min

Øvrige kommentarer

Bygg: Nytt bygg, tas i bruk 01.09.2018. Ansatte: 4 medarb TK-stab, 1 seksjonsleder og avdelingsdirektøren. Produksjon 2017: Antall førerprøver for lette førerkortklasser inkluderer BE-prøver, som kjøres fra tjenestestedet i Tromsdalen

Tjenestested: Tromsø (Kundesenter)

Vurdering av konseptkriteriene

Kundesenteret i Tromsø betjener generelt en moderat etterspørsel etter trafikant- og kjøretøytjenester. Dagens tjenestestedbygg leies av en privat aktør, med et relativt høyt kostnadsnivå for TK sammenlignet med andre kundesentre. Tjenestestedet i Tromsø er planlagt å flyttes til nye lokaler som overtas 1. september. Her nedskaleres skranken sammenlignet med i dagens tjenestestedbygg, og man har funnet en løsning der det etter et halvt år vil være mulig å ytterligere redusere arealet som leies. Avstandene til de nærmeste alternative tjenestestedene på Finnsnes og Storslett anses å være høy. Reisetiden til disse tjenestesteder fra Tromsø er henholdsvis 130 min



Capgemini Consulting sitt forslag er å omgjøre dagens tjenestested til et servicekontor, med tilbud av teoriprøver og praktiske førerprøver for personbil. I foreslått tjenestestruktur forventes etterspørsel fra Storslett å overføres til Tromsø som følge av at trafikkstasjonen på Storslett legges ned.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer, samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, estimeres ressursbehovet for å levere tjenestene å være

- 1-2 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 3 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

Omgjøringen av tjenestestedet i Tromsø til servicekontor vil ikke medføre noen endringer i reisevei for brukerne som normalt henvender seg ved dette tjenestestedet.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Omgjøring til servicekontor medfører ikke et redusert arealbehov, men det vurderes som hensiktsmessig å flytte servicekontoret til lokaler av mindre størrelse, slik det i dag er planlagt. I løpet av 2018 vil TK flytte inn i et nytt bygg samlokalisert med øvrige SVV funksjoner i Tromsø. Bygget har en leiepris på 2696 kr pr m2 noe som vurderes langt over vanlig markedspris i det området. I tillegg er planlagt arealbehov på 1000 m2 noe som over det som er estimert for et servicekontor med den etterspørselen. Capgemini vurderer det slik at det ikke er hensiktsmessig å beholde dagens avtale slik den er idag og at det må etterstrebes å nedskalere dagens arealer, bytte lokasjon eller forhandle en ny pris pr m2.

Effekter

Dette antas i gevinstestimatet at man over til vil kunne tilpasse kontor- og utearealene i Tromsø i forhold til hva som er estimert for et servicekontor. En nedskalering av dagens lokaler anta å medføre en årlig kostnadsbesparelse på tilsvarende TK sin andel av eksisterende leieavtale på 4 494 280 kroner. Årlige kostnader for et stort servicekontor er estimert til 1 250 000 kr. Total kostnadsbesparelse anslås dermed å være 3 244 280 kroner.

Område - Finnmark

Capgemini Consulting mener det er behov for flere endringer for å etablere en hensiktsmessig og riktig dimensjonert tjenestestruktur i Finnmark. Det foreslås å opprettholde tjenestestedene i Alta og Kvenvikmoen og omgjøre tjenestestedene i Hammerfest og Vadsø til servicekontorer. Videre vurderes det som hensiktsmessig å legge ned tjenestestedene i Lakselv og Kirkenes. Det foreslås at sistnevnte nedleggelse først skjer når en sambruksstasjon på Hesseng er ferdigstilt.



Med den foreslåtte tjenestestrukturen vil teoretiske førerprøver og praktiske førerprøver for lette førerkortklasser tilbys ved tjenestestedene i Hammerfest, Vadsø og Alta. Videre vil praktiske førerprøver for MC tilbys i Alta, mens praktiske førerprøver for tunge førerkortklasser tilbys på Kvenvikmoen. Med dette forventes produksjonen av MC-prøver i Alta å øke fra 75 til 110 prøver, mens produksjonen av praktiske førerprøver for tunge førerkortklasser i Kvenvikmoen estimeres til 240 prøver. Disse produksjonsvolumene anses som håndterbare for de to tjenestestedene

I foreslått tjenestestruktur vil Kvenvikmoen opprettholde tilbudet av myndighetskontroll, og forventes å betjene samme etterspørsel som i dagens struktur. Videre foreligger planer om å etablere en ny sambruksstasjon på Hesseng i forbindelse med vegprosjekt E105. Denne forventes ferdigstilt i 2020/2021, og vil kunne erstatte Kirkenes trafikkstasjon. Prosjektet har fått bevilget finansiering, og sambruksstasjonen vil kunne betjene noe av etterspørselen etter myndighetskontroll fra Vadsø og Kirkenes etter den er realisert. Dette tilsvarer rundt 450 kontroller av lette kjøretøy og 60 kontroller av tunge kjøretøy. Inntil sambruksstasjonen på Hesseng er ferdigstilt, legges det opp til at Kirkenes fortsetter å levere myndighetskontroll.

Ved etablering av servicekontor i Vadsø foreslås det å beholde dagens lokasjon som leies av Statsbygg, der TK er samlokalisert med 41 personer fra andre funksjoner i Statens vegvesen. Med løpende leiekontrakt av MC-bane uten binding, forutsettes det at leiekostnad for MC-bane vil kunne fjernes. Det bør også forhandles om ytterligere reduksjon i leiekostnad som følge av at det ikke lenger er behov for bruk av inspeksjonsgarajen. For servicekontoret i Hammerfest foreslås samlokalisering med offentlige virksomheter, eksempelvis kommunen. Ved overføring til ny lokasjon må det tas hensyn til de fire ansatte fra vegavdelingen i Finnmark som er samlokalisert på dagens trafikkstasjon. For tjenestestedbyggene i Lakselv og Kirkenes kan det være aktuelt med avhending i forbindelse med nedleggelse av tilbud. Det må i så fall vurderes alternative kontorsteder for de

ansatte fra andre Statens vegvesen-funksjoner som i dag har kontorsted i Lakselv. Både tjenestestedbygget i Lakselv og Kirkenes eies av Statens vegvesen og er verdivurdert, og sistnevnte forventes solgt i løpet av 2019.

Foreslåtte endringer i tjenestestruktur og -tilbud vil innebære et endret ressursbehov i Finnmark. Anslått ressursbehov er 2-3 årsverk for å betjene myndighetskontroller, 4-6 årsverk for å betjene praktiske førerprøver og 2-4 årsverk for å betjene teoriprøver og skranketilbud. Med dagens bemanning i området på 23 årsverk tilsvarer dette en overtallighet på mellom 10 og 15 årsverk.

Tjenestested: Alta (Kundesenter)



Nøkkelinformasjon

Adresse Betongveien 11 9515 Alta
Region Nord **Fylke** Finnmark **Åpningstid** 20 t/uke
Befolkningstetthet i området Middels **Drop in, teoriprøve** 6 t/uke
Samlokalisert Ja - Vegavd. Finnmark og andre avd.
Utleie av areale Nei
Utleie av halløp Nei **Utleie av MC-bane** Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	821
Ant. førerpr. MC	75
Ant. førerpr. TK	162
Ant. teoriprøver	1 768
Ant. rettighetsbevis-saker	3 848
Ant. kjøretøyreg.	9 087
Ant. mynd.kontr.LK	-
Ant. mynd.kontr.TK	-

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Nei
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK	Nei
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	3	Utekontroll	4
Kjøretøy	3	Andre	34
Merkantil	3		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Har ikke hall
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	3
Ant. plasser i teoriprøverom	7

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	1 605' (7 373')
Driftskostn.	105' (480')
Tot. byggkostn.	1 710' (7 853')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Middels	Teoriprøver	Middels	Skrankehenv. 2017	10 309
Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Ingen	Est. skrankehenv. fra 2021	< 4 500
Førerprøver, TK	Lav	Mynd.kontr., TK	Ingen		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:		30%
LK: Tilbyr ikke slike kontroller			ift. åpningstiden
TK: Tilbyr ikke slike kontroller	Ant. praktiske førerprøver per sensor:		353 prøver/år



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Over gjennomsnittet for kundesentre	Under gjennomsnittet for kundesentre	Over gjennomsnittet for kundesentre



Bygg

Eier av bygg: Mark Eiendom AS	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei
Byggstørrelse 1850 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Nei
Utløpsår 2028	



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder: Hammerfest, Storslett & Lakselv	
Avstand til tjenestesteder: 139 km, 169 km & 170	Est. reisetid til 130 min & 150 min

Øvrige kommentarer

Bygg: Nytt bygg, tas i bruk 01.11.2018. Ansatte: 2 medarb. TK-stab, og 1 seksjonsleder

Tjenestested: Alta (Kundesenter)

Vurdering av konseptkriteriene

Kundesenteret i Alta betjener en lav etterspørsel etter praktiske førerprøver for MC og lette førerkortklasser, og en moderat etterspørsel etter teoriprøver og praktiske førerprøver for lette førerkortklasser. Tjenestestedbygget leies av en privat aktør, og kostnadsnivået er noe over gjennomsnittet for kundesentre. Avstandene til de nærmeste alternative tjenestestedene er høye, med reisetider på 130 min til tjenestestedene i Hammerfest og Storslett, og 150 min til tjenestestedet i Lakselv.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Ved vurdering av konseptkriteriene i sammenheng med resterende tjenestesteder i Finnmark, anses det som nødvendig å opprettholde tjenestestedet i Alta. Dette vil sikre en tilstrekkelig geografisk dekning i området. Videre foreslås det å omgjøre kundesenteret til et servicekontor der dagens tjenestetilbud beholdes, og oppmøtestedet for praktiske førerprøver for tunge førerkortklasser settes til sambruksstasjonen i Kvenvikmoen. etterspørselen etter praktiske førerprøver for MC vil kunne øke som følge av at tilbudet reduseres i Lakselv og Vadsø. Videre forventes noe av etterspørselen etter teoriprøver og praktiske førerprøver for lette førerkortklasser å overføres fra Lakselv.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer, samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, estimeres ressursbehovet for å levere tjenestene å være

- 1 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- 2 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

Capgemini Consulting sitt forslag vil ikke medføre noen vesentlige endringer i reisevei eller reisetid for brukerne som i dag henvender seg ved tjenestestedet i Alta. Avstanden mellom tjenestestedene i Alta og Kvenvikmoen er kort, og reisetiden mellom disse er rundt 15-20 min.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Opprettholdelse av tjenestetilbudet i Alta vil ikke skape behov for endringer i kapasitet og infrastruktur. Servicekontoret har allerede nødvendig infrastruktur og tilstrekkelig kapasitet til å betjene forventet etterspørsel i foreslått tjenestestruktur. I løpet av 2018 vil TK flytte inn i et nytt bygg samlokalisert med øvrige SVV funksjoner i Alta. Bygget har en leiepris på 3985 kr pr m2 noe som vurderes langt over vanlig markedspris i det område. I tillegg er planlagt arealbehov over det som er estimert for et servicekontor med den etterspørselen. Capgemini vurderer det slik at det ikke er hensiktsmessig å beholde dagens avtale slik den er idag og at det må etterstrebes å nedskalere dagens arealer, bytte lokasjon eller forhandle en ny pris pr m2.

Effekter

Dette antas i gevinstestimatet at man over til vil kunne tilpasse kontor- og utearealene i Alta i forhold til hva som er estimert for et servicekontor. En nedskalering av dagens lokaler anta å medføre en årlig konstansbesparelse på tilsvarende TK sin andel i ny leieavtale på 2 673 735 kroner. Årlige kostnader for et middels servicekontor er estimert til 750 000 kr. Total kostnadsbesparelse anslås dermed å være 1 923 735 kroner.

Tjenestested: Hammerfest (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon	
Adresse	Brenneriveien 24–30 9601 Hammerfest
Region	Nord Fylke Finnmark Åpningstid 15 t/uke
Befolkningstetthet i området	Middels Drop in, teoriprøve 6 t/uke
Samlokalisert	Ja - Vegavd. Finnmark, Tess AS, Aurora regnskap AS, Hatland Consulting AS, Sjøgren Gjenvinning AS
Utleie av areale	Nei
Utleie av halløp	Nei Utleie av MC-bane Nei

Produksjonstall 2017	
Ant. førerpr. LK	211
Ant. førerpr. MC	-
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	659
Ant. rettighetsbevis-saker	1 231
Ant. kjøretøyreg.	2 610
Ant. mynd.kontr. LK	-
Ant. mynd.kontr. TK	-

Tjenestetilbud			
Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Nei		
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr. LK	Nei
Teoriprøve	Ja	Mynd.kontr. TK	Nei
Rettighetsbevis	Ja	Utekontroll	Nei

Antall ansatte			
Trafikant	0	Utekontroll	0
Kjøretøy	0	Andre	4
Merkantil	2		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	Uspes.		

Infrastruktur	
Kontrollhall	Har ikke hall
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Har ikke MC-bane
Ant. skranke	2
Ant. plasser i teoriprøverom	4

Årlige kostnader og inntekter	
Husleie	376' (880')
Driftskostn.	68' (160')
Tot. byggkostn.	444' (1 040')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier			
Etterspørsel	Førerprøver, LK	Lav	Teoriprøver Lav Skrankehenv. 2017 3 145 Est. skrankehenv. < 1 500 fra 2021
	Førerprøver, MC	Ingen	
	Førerprøver, TK	Ingen	
Kapasitet	<i>Utnyttelse, halløp</i>		<i>Utnyttelse, teoriprøverom:</i> 15%
	<i>LK: Tilbyr ikke slike kontroller</i>		<i>ift. åpningstiden</i>
Kostnader	<i>Kostnadsnivå, husleie:</i>	<i>Kostnadsnivå, drift:</i>	<i>Kostnadsnivå, totalt:</i>
	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner
Bygg	<i>Eier av bygg:</i> Brennerivn. Eiendom AS	<i>Gjennomført rehabilitering siste 5 år:</i> Nei	
	<i>Byggstørrelse</i> 480 kvm	<i>Rehabiliteringsbehov neste 5 år:</i> Nei	
	<i>Utløpsår</i> 2021		
Brukerperspektivet	<i>Nærmeste tjenestesteder:</i> Alta & Lakselv		
	<i>Avstand til tjenestesteder:</i> 139 km & 145 km	<i>Est. reisetid til</i>	130 min & 140 min

Øvrige kommentarer
Ansatte: Dimensjonering av den ambulerende bemanningen varierer ut fra behov/etterspørsel.

Tjenestested: Hammerfest (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen i Hammerfest betjener en lav etterspørsel etter tjenestene som leveres. Tjenestestedbygget leies av en privat aktør, og kostnadsnivået er relativt lavt, sammenlignet med tilsvarende tjenestesteder. Leiekontrakten utløper i 2021, hvilket gir noe fleksibilitet med hensyn til eventuell neddimensjonering eller nedleggelse av tilbud. Avstandene til de nærmeste alternative tjenestestedene er høye, med reisetider på 130 min til tjenestestedet i Alta, og 140 min til tjenestestedet i Lakselv.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Ved vurdering av konseptkriteriene i sammenheng med resterende tjenestesteder i Finnmark, anses det som nødvendig å opprettholde tjenestestedet i Hammerfest. Dette vil sikre en tilstrekkelig geografisk dekning i området. Videre foreslås det å omgjøre trafikkstasjonen til et servicekontor, med tilbud av teoriprøver og praktiske førerprøver for lette førerkortklasser. Noe etterspørsel etter disse tjenestene kan potensielt overføres fra Lakselv, hvor tilbudet legges ned.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer, samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, estimeres ressursbehovet for å levere tjenestene å være

- < 1 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- < 1 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

Capgemini Consulting sitt forslag vil ikke medføre noen endringer i reisevei eller reisetid for brukerne som i dag henvender seg ved tjenestestedet i Hammerfest.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Omgjøring til servicekontor medfører ikke endringer i arealbehov, men dagens lokaler vurderes som større enn det som er nødvendig for å levere foreslått tjenestetilbud. Samlokalisering med andre offentlige virksomheter, eksempelvis kommunen, kan være aktuelt. Det må i så fall vurderes alternative kontorsteder for de fire ansatte fra andre Statens vegvesen-funksjoner som i dag har kontorsted i Hammerfest.

Effekter

Omgjøring til servicekontor vil medføre ingen eller liten endring på dagens kostnadsnivå da årlige kostnader er på med det nivået som er estimert for et lite servicekontor.

Tjenestested: Kirkenes (Trafikkstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse Bjerkgveien 2 9910 Bjørnevatn	Åpningstid 15 t/uke
Region Nord Fylke Finnmark	Drop in, teoriprøve 6 t/uke
Befolkningstetthet i området Lav	
Samlokalisert Ja - Vegavd. Finnmark	
Utleie av areale Nei	
Utleie av halløp Nei	Utleie av MC-bane Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	284
Ant. førerpr. MC	-
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	736
Ant. rettighetsbevis-saker	1 473
Ant. kjøretøyreg.	4 273
Ant. mynd.kontr.LK	258
Ant. mynd.kontr.TK	22

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Nei	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	1	Utekontroll	4
Kjøretøy	1	Andre	0
Merkantil	2		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Eier
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Har ikke MC-bane
Ant. skranke	2
Ant. plasser i teoriprøverom	6

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	-
Driftskostn.	590'
Tot. byggkostn.	590'
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Lav	Teoriprøver	Lav	Skrankehenv. 2017	4 521
Førerprøver, MC	Ingen	Mynd.kontr., LK	Lav	Est. skrankehenv. fra 2021	< 2 000
Førerprøver, TK	Lav	Mynd.kontr., TK	Lav		



Kapasitet

Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:		20%
LK: 0% Kjøretøy , 0% andre			ift. åpningstiden
TK: 10% Kjøretøy , 0% andre			Ant. praktiske førerprøver per sensor: 284 prøver/år



Kostnader

Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
Ingen husleiekostnader	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner	Under gjennomsnittet for trafikkstasjoner



Bygg

Eier av bygg: Statens vegvesen	Gjennomført rehabilitering siste 5 år: Nei
Byggstørrelse 962 kvm	Rehabiliteringsbehov neste 5 år: Ja
Utløpsår -	



Brukerperspektivet

Nærmeste tjenestesteder: Vadsø & Lakselv	
Avstand til tjenestesteder: 160 km & 334 km	Est. reisetid til 140 min & 270 min

Øvrige kommentarer

Bygg: Planlagt aviklet og solgt når Hesseng kontrollstasjon står ferdig

Tjenestested: Kirkenes (Trafikkstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Trafikkstasjonen i Kirkenes betjener generelt en lav etterspørsel etter trafikanter- og kjøretøytjenester. Bygget synes å være overdimensjonert i forhold til faktisk arealbehov, men medfører lave eiendomskostnader. Tjenestestedbygget eies av Statens vegvesen, hvilket gir noe fleksibilitet med hensyn til eventuell neddimensjonering eller nedleggelse av tilbud. Avstandene til de nærmeste tjenestestedene i Vadsø og Hammerfest anses å være høye, med reisetider på henholdsvis 140 og 270 min fra trafikkstasjonen i Kirkenes.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Ved vurdering av konseptkriteriene i sammenheng med resterende tjenestesteder i Finnmark, anses det som hensiktsmessig å legge ned tjenestestedet i Kirkenes. Det forutsettes at nedleggelsen først skjer etter at sambruksstasjonen på Hesseng er ferdigstilt. Sambruksstasjonen forventes å stå klar i 2020/2021, og vil kunne erstatte myndighetskontrollvirksomheten som i dag foregår i Kirkenes. Ved behov for teoriprøver og praktiske førerprøver for lette førerkortklasser kan brukerne henvende seg ved servicekontoret i Vadsø.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved nedleggelse av tjenestestedet vil det ikke lenger være et ressursbehov i Kirkenes med hensyn til betjening av trafikanter- og kjøretøytjenester. Ressursbehovet vil imidlertid kunne endres der etterspørselen fra Kirkenes forventes overført.

Konsekvenser for brukere

Foreslått nedleggelse av tjenestestedet i Kirkenes vil medføre at brukerne må reise til andre tjenestesteder ved behov for trafikanter- og kjøretøytjenester. Brukerne vil altså få en endret reisevei og reisetid. Reisetiden til de alternative tjenestestedene er vurdert som høy. Produksjonstallene fra 2017 tyder imidlertid på at det er et lavt antall brukere som påvirkes, og med tanke på at den enkelte bruker sjelden etterspør tjenestene, vurderes foreslått løsning som rimelig.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Ved nedleggelse av trafikkstasjonen i Kirkenes kan dagens tjenestestedbygg vurderes solgt. Videre bør det sørges for at de fire ansatte innen utekontroll får et oppmøtested på en nærliggende kontrollstasjon eller nærmeste sambruksstasjon.

Effekter

Nedleggelsen av tjenestestedet vil medføre liten eller ingen endringen da driftskostnadene er overført til Hesseng sambruksstasjon ettersom Hesseng vil overta tjenestetilbudet og etterspørselen i området.

Tjenestested: Kvenvikmoen (Sambruksstasjon)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Ved E6 i Kvenvikmoen		
Region	Nord	Fylke	Finnmark
Befolknings tetthet i området	Lav	Åpningstid - t/uke	
Samlokalisert	Nei	Drop in, teoriprøve - t/uke	
Utleie av areale	Nei		
Utleie av halløp	Nei	Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	-
Ant. førerpr. MC	-
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	-
Ant. rettighetsbevis-saker	-
Ant. kjøretøyreg.	-
Ant. mynd.kontr.LK	644
Ant. mynd.kontr.TK	212

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Nei	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Nei	Mynd.kontr.LK	Ja
Førerpr. TK	Nei	Mynd.kontr.TK	Ja
Teoriprøve	Nei	Utekontroll	Ja
Rettighetsbevis	Nei		

Antall ansatte

Trafikant	0	Utekontroll	0
Kjøretøy	0	Andre	0
Merkantil	0		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	Uspes.		

Infrastruktur

Kontrollhall	Eier
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	1 (1 aktive)
MC-bane	Har ikke MC-bane
Ant. skranke	0
Ant. plasser i teoriprøverom	0

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	-
Driftskostn.	325'
Tot. byggkostn.	325'
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Ingen	Teoriprøver	Ingen	Skrankehenv. 2017	856
Førerprøver, MC	Ingen	Mynd.kontr., LK	Lav	Est. skrankehenv. fra 2021	0
Førerprøver, TK	Ingen	Mynd.kontr., TK	Middels		



Kapasitet

<i>Utnyttelse, felles halløp</i>	<i>Utnyttelse, teoriprøverom: Har ikke tilbud</i>
TK: 30 % Kjøtøy, 70 % andre	<i>Ant. praktiske førerprøver per sensor: Har ikke tilbud</i>



Kostnader

<i>Kostnadsnivå, husleie:</i>	<i>Kostnadsnivå, drift:</i>	<i>Kostnadsnivå, totalt:</i>
Ingen husleiekostnader	Under gjennomsnittet for sambruksstasjoner	Under gjennomsnittet for sambruksstasjoner



Bygg

<i>Eier av bygg:</i> Statens vegvesen	<i>Gjennomført rehabilitering siste 5 år:</i> Nei
<i>Byggstørrelse</i> 347 kvm	<i>Rehabiliteringsbehov neste 5 år:</i> Nei
<i>Utløpsår</i> -	



Brukerperspektivet

<i>Nærmeste tjenestesteder:</i> Storslett & Hammerfest	<i>Est. reisetid til</i>	ca 140 min ca 150 min
<i>Avstand til tjenestesteder:</i> --		

Øvrige kommentarer

Bygg: Ny i 2016. Ansatte: Sambruksstasjonen er ikke fast bemannet. Ved utekontroll er det kontrollpersonell tilstede, og ved forvaltningskontroller er det teknisk personell fra området i tillegg til merkantile, slik at all saksbehandling i forbindelse med forvaltningskontrollen blir avsluttet og ferdigstilt. Kontrollhall tilgjengelig for Politi/UP/Toll. Bruk skjer hovedsakelig til tider på døgnet SVV ikke benytter hallene. Ansatte: Dimensjonering av den ambulerende bemanningen varierer ut fra behov/etterspørsel.

Tjenestested: Kvenvikmoen (Sambruksstasjon)

Vurdering av konseptkriteriene

Sambruksstasjonen i Kvenvikmoen har et lavt kostnadsnivå sammenlignet med andre sambruksstasjoner i dag, og betjener en lav til moderat etterspørsel etter tjenester. Utnyttelsen av kontrollhallen er imidlertid tilnærmet 100%, da utekontrollvirksomheten bruker rundt 70% av kapasiteten i kontrollhallen. Avstanden til de nærmeste alternative tjenestestedene i Storslett og Hammerfest er høy, og reisetiden fra Kvenvikmoen til disse tjenestestedene er estimert til henholdsvis 140 og 150 min.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Nåsituasjonen i området Finnmark tyder på at det vil være hensiktsmessig å beholde dagens sambruksstasjon i Kvenvikmoen. Videre vurderes tjenestestedet som riktig dimensjonert i forhold til aktivitetsnivå. Capgemini Consulting foreslår derfor å opprettholde dagens tjenestetilbud, i tillegg til å legge til rette for at praktiske førerprøver for tunge førerkortklasser gjennomføres fra Kvenvikmoen. For denne tjenesten forventes sambruksstasjonen å betjene en etterspørsel overført fra Lakselv og Alta, der tilbudet legges ned.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer, samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, estimeres ressursbehovet for å levere tjenestene å være

- < 1 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)
- 1-2 årsverk med teknisk kontrollkompetanse for å utvikle myndighetskontroller

Konsekvenser for brukere

Forslaget om å opprettholde tilbudet ved sambruksstasjonen i Kvenvikmoen vil ikke medføre noen endringer i reisevei for brukerne som normalt henvender seg ved dette tjenestestedet.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Opprettholdelse av tjenestetilbudet i Kvenvikmoen vil ikke skape behov for endringer i kapasitet og infrastruktur. Sambruksstasjonen har allerede nødvendig infrastruktur og tilstrekkelig ledig kapasitet til å betjene forventet etterspørsel i foreslått tjenestestruktur. Utnyttelsen av kontrollhallen er som tidligere nevnt tilnærmet 100%, og det forventes at tjenestestedet vil betjene samme etterspørsel som i dagens tjenestestruktur. Resterende etterspørsel etter myndighetskontroll i Finnmark forventes å bli betjent ved tjenestestedet i Hesseng

Effekter

Opprettholdelsen av sambruksstasjonen medfører lite eller ingen endringer på dagens kostnadsnivå.

Tjenestested: Lakselv (Kundesenter)



Nøkkelinformasjon

Adresse	Holmenveien 3 9700 Lakselv		
Region	Nord	Fylke	Finnmark
Befolkningstetthet i området	Lav		Åpningstid 15 t/uke
Samlokalisert	Ja - Vegavd. Finnmark, IKAF		Drop in, teoriprøve 6 t/uke
Utleie av areale	Ja - IKAF		
Utleie av halløp	Nei		Utleie av MC-bane Nei

Produksjonstall 2017

Ant. førerpr. LK	282
Ant. førerpr. MC	10
Ant. førerpr. TK	79
Ant. teoriprøver	532
Ant. rettighetsbevis-saker	1 337
Ant. kjøretøyreg.	3 390
Ant. mynd.kontr.LK	-
Ant. mynd.kontr.TK	-

Tjenestetilbud

Førerpr. LK	Ja	Kjøretøy-registrering	Ja
Førerpr. MC	Ja	Mynd.kontr.LK	Nei
Førerpr. TK	Ja	Mynd.kontr.TK	Nei
Teoriprøve	Ja	Utekontroll	Nei
Rettighetsbevis	Ja		

Antall ansatte

Trafikant	1	Utekontroll	1
Kjøretøy	0	Andre	8
Merkantil	2		
Tilsyn og godkjenning	0		
Ambulerende bemanning	0		

Infrastruktur

Kontrollhall	Har ikke hall
Halløp, LK	0 (0 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Har ikke MC-bane
Ant. skranke	2
Ant. plasser i teoriprøverom	4

Årlige kostnader og inntekter

Husleie	-
Driftskostn.	200' (600')
Tot. byggkostn.	200' (600')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	650'

Konseptkriterier



Etterspørsel

Førerprøver, LK	Lav	Teoriprøver	Lav	Skrankehenv. 2017	3 596
Førerprøver, MC	Lav	Mynd.kontr., LK	Ingen	Est. skrankehenv. fra 2021	< 1 500
Førerprøver, TK	Lav	Mynd.kontr., TK	Ingen		



Kapasitet

<i>Utnyttelse, halløp</i>	<i>Utnyttelse, teoriprøverom:</i>		20%
LK: Tilbyr ikke slike kontroller			ift. åpningstiden
TK: Tilbyr ikke slike kontroller			Ant. praktiske førerprøver per sensor: 371 prøver/år



Kostnader

<i>Kostnadsnivå, husleie:</i>	<i>Kostnadsnivå, drift:</i>	<i>Kostnadsnivå, totalt:</i>
Ingen husleiekostnader	Under gjennomsnittet for kundesentre	Under gjennomsnittet for kundesentre



Bygg

<i>Eier av bygg:</i> Statens vegvesen	<i>Gjennomført rehabilitering siste 5 år:</i> Nei
<i>Byggstørrelse</i> 1052 kvm	<i>Rehabiliteringsbehov neste 5 år:</i> Nei
<i>Utløpsår</i> -	



Brukerperspektivet

<i>Nærmeste tjenestesteder:</i> Hammerfest & Alta	
<i>Avstand til tjenestesteder:</i> 145 km & 170 km	<i>Est. reisetid til</i> 140 min & 150 min

Øvrige kommentarer

Kontrollhall: Leier ut kontrollhall til kommunen

Tjenestested: Lakselv (Kundesenter)

Vurdering av konseptkriteriene

Kundesenteret i Lakselv betjener generelt en lav etterspørsel etter trafikanter- og kjøretøytjenester, og det er ikke et tilstrekkelig trafikalt grunnlag til å gjennomføre praktiske førerprøver. Bygget synes å være for stort i forhold til arealbehovet, men medfører lave eiendomskostnader. Tjenestestedbygget eies av Statens vegvesen, hvilket gir noe fleksibilitet med hensyn til eventuell neddimensjonering eller nedleggelse av tilbud. Avstandene til de nærmeste tjenestestedene i Hammerfest og Alta anses å være høye, med reisetider på henholdsvis 140 og 150 min fra kundesenteret i Lakselv.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Ved vurdering av konseptkriteriene i sammenheng med resterende tjenestesteder i Finnmark, anses det som hensiktsmessig å legge ned tjenestestedet i Lakselv. Brukere som tidligere har henvendt seg ved tjenestestedet i Lakselv kan henvende seg til servicekontorene i Alta eller Hammerfest ved behov for teoriprøver eller praktiske førerprøver for lette klasser. Praktiske førerprøver for MC og tunge kjøretøy vil kun leveres i henholdsvis Alta og Kvenvikmoen.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved nedleggelse av tjenestestedet vil det ikke lenger være et ressursbehov i Lakselv med hensyn til betjening av trafikanter- og kjøretøytjenester. Ressursbehovet vil imidlertid kunne endres der etterspørselen fra Lakselv forventes overført.

Konsekvenser for brukere

Foreslått nedleggelse av tjenestestedet i Lakselv vil medføre at brukerne må reise til andre tjenestesteder ved behov for trafikanter- og kjøretøytjenester. Brukerne vil altså få en endret reisevei og reisetid. Reisetiden til de alternative tjenestestedene er vurdert som høy. Produksjonstallene fra 2017 tyder imidlertid på at det er et lavt antall brukere som påvirkes, og med tanke på at den enkelte bruker sjelden etterspør tjenestene, vurderes foreslått løsning som rimelig.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Ved nedleggelse kundesenteret i Lakselv kan dagens tjenestestedbygg vurderes solgt. Det må i så fall vurderes alternative kontorsteder for de åtte ansatte fra andre Statens vegvesen-funksjoner som i dag har kontorsted på kundesenteret i Lakselv. Det bør også sørges for at den ansatte innen utekontroll får et oppmøtested på en nærliggende kontrollstasjon eller nærmeste sambruksstasjon.

Effekter

Nedleggelsen av tjenestestedet vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende de TK sin andel av totale byggekostnader på 200 000 kr.

Tjenestested: Vadsø (Kundesenter)



Nøkkelinformasjon	
Adresse	Båtsfjordveien 18 9800 Vadsø
Region	Nord
Fylke	Finnmark
Åpningstid	15 t/uke
Befolkningstetthet i området	Lav
Drop in, teoriprøve	6 t/uke
Samlokalisert	Ja - Vegavd. Finnmark og andre avd.
Utleie av areale	Ja - VDT: regnskap, IKT og Arkiv
Utleie av halløp	Nei
Utleie av MC-bane	Nei

Produksjonstall 2017	
Ant. førerpr. LK	290
Ant. førerpr. MC	25
Ant. førerpr. TK	-
Ant. teoriprøver	944
Ant. rettighetsbevis-saker	1 547
Ant. kjøretøyreg.	5 314
Ant. mynd.kontr.LK	187
Ant. mynd.kontr.TK	34

Tjenestetilbud	
Førerpr. LK	Ja
Førerpr. MC	Ja
Førerpr. TK	Nei
Teoriprøve	Ja
Rettighetsbevis	Ja
Kjøretøyregistrering	Ja
Mynd.kontr.LK	Ja
Mynd.kontr.TK	Nei
Utekontroll	Nei

Antall ansatte	
Trafikant	1
Kjøretøy	2
Merkantil	2
Tilsyn og godkjenning	1
Ambulerende bemanning	0
Utekontroll	0
Andre	41

Infrastruktur	
Kontrollhall	Insp.garasje, LK
Halløp, LK	1 (1 aktive)
Halløp, TK	0 (0 aktive)
MC-bane	Leier
Ant. skranke	2
Ant. plasser i teoriprøverom	4

Årlige kostnader og inntekter	
Husleie	535' (3 900')
Driftskostn.	151' (1 105')
Tot. byggkostn.	686' (5 005')
Leiekostn., Hall	-
Leiekostn., MC	-
Leieinntekter	-

Konseptkriterier			
	Førerprøver, LK	Lav	Teoriprøver Lav Mynd.kontr., LK Lav Mynd.kontr., TK Ingen
	Førerprøver, MC	Lav	
	Førerprøver, TK	Ingen	
		Skrankehenv. 2017	5 153
		Est. skrankehenv. fra 2021	< 2 000
	Utnyttelse, halløp	Utnyttelse, teoriprøverom:	35%
	LK: 5% Kjøretøy , 0% andre	ift. åpningstiden	
TK: Tilbyr ikke slike kontroller		Ant. praktiske førerprøver per sensor:	315 prøver/år
	Kostnadsnivå, husleie:	Kostnadsnivå, drift:	Kostnadsnivå, totalt:
	Under gjennomsnittet for kundesentre	Under gjennomsnittet for kundesentre	Under gjennomsnittet for kundesentre
	Eier av bygg:	Statsbygg	
	Byggstørrelse	4038 kvm	
	Utløpsår	2029	
		Gjennomført rehabilitering siste 5 år:	Nei
		Rehabiliteringsbehov neste 5 år:	Ja
	Nærmeste tjenestesteder:	Kirkenes & Lakselv	
	Avstand til tjenestesteder:	160 km & 277 km	
	Est. reisetid til	140 min & 250 min	

Øvrige kommentarer	
Bygg: Trafikkstasjon og kontor i felles SVV bygg. Behov for innvendig oppgradering. Kontrollhall. Inspeksjonsgarasje, lette kjøretøy. Ansatte: 1 medarb TK-stab, 1 seksjonsleder. Produksjon 2017: Myndighetskontroll av lette kjøretøy er gjennomført i halløp for lette kjøretøy	

Tjenestested: Vadsø (Kundesenter)

Vurdering av konseptkriteriene

Kundesenteret i Vadsø betjener en lav etterspørsel etter tjenestene som leveres. Videre er kapasitetsutnyttelsen av halløpet ikke tilstrekkelig i forhold til kravene som er satt i eiendomsstrategien til Statens vegvesen. Tjenestestedbygget leies av Statsbygg, og kostnadsnivået for TK er relativt lavt, sammenlignet med tilsvarende tjenestesteder. Avstandene til de nærmeste alternative tjenestestedene er høye, med reisetider på 140 min til tjenestestedet i Kirkenes, og 250 min til tjenestestedet i Lakselv.



Vurdering av fremtidig tjenestetilbud

Ved vurdering av konseptkriteriene i sammenheng med resterende tjenestesteder i Finnmark, anses det som nødvendig å opprettholde tjenestestedet i Vadsø. Dette vil sikre en tilstrekkelig geografisk dekning i området. Det foreslås også å omgjøre kundesenteret til et servicekontor, med tilbud av teoriprøver og praktiske førerprøver for lette førerkortklasser. Noe etterspørsel etter disse tjenestene forventes overført fra Kirkenes, etter dette tjenestestedet legges ned. Brukere som tidligere har henvendt seg ved kundesenteret i Vadsø for praktiske førerprøver for MC, kan henvende seg i Alta. Ved behov for myndighetskontroll av lette kjøretøy vil den nye sambruksstasjonen på Hesseng være nærmeste tjenestested.

Konsekvenser for ressursbehov

Ved implementering av ovennevnte endringer, samt tiltakene i Statens vegvesen sin plan for digitalisering, estimeres ressursbehovet for å levere tjenestene å være

- < 1 årsverk for å betjene skranke og avvikle teoriprøver
- < 1 årsverk med sensorkompetanse som kan levere praktiske førerprøver, samt betjene resterende oppgaver som tilfaller sensorer (vurderingsprøver, 65+ kurs info/mengdetrening etc.)

Konsekvenser for brukere

Foreslått omgjøring av tjenestestedet i Vadsø til servicekontor vil medføre at brukerne må reise til andre tjenestesteder ved behov for myndighetskontroll av lette kjøretøy og praktiske førerprøver for MC. Brukerne vil altså få en endret reisevei og reisetid for disse tjenestene. Reisetiden til de alternative tjenestestedene er vurdert som høy. Produksjonstallene fra 2017 tyder imidlertid på at det er et lavt antall brukere som påvirkes, og med tanke på at den enkelte bruker sjelden etterspør tjenestene, vurderes foreslått løsning som rimelig.

Konsekvenser for kapasitet og infrastruktur

Omgjøring til servicekontor medfører et redusert arealbehov. Ved etablering av servicekontor i Vadsø foreslås det å beholde dagens lokasjon, der TK er samlokalisert med 41 personer fra andre funksjoner i Statens vegvesen. Med løpende leiekontrakt av MC-bane uten binding, forutsettes det at leiekostnad for MC-bane vil kunne fjernes. Det bør også forhandles om ytterligere reduksjon i leiekostnad som følge av at det ikke lenger er behov for bruk av inspeksjonsgarasjen.

Effekter

Omgjøringen til servicekontor vil medføre en årlig kostnadsbesparelse tilsvarende TK sin andel av totale byggkostnader på 686 000 kr. Årlige eiendomskostnader ved et lite servicekontor er estimert til 375 000 kr Total kostnadsbesparelse anslås dermed å være 311 000 kroner

Vedlegg 3 – Endringer i reisetid

Tabellene nedenfor synliggjør hvordan reisetiden endres for brukerne av de mest berørte tjenesteområdene; myndighetskontroll, samt praktiske førerprøver for MC og tunge førerkortklasser.

Endring i reisetid (en retning)	Antall kontroller	Andel av brukerne
Uendret eller < 30 min	70 562	80 %
Mellom 30 og 60 min	8 668	10 %
Mellom 1 og 2 timer	6 191	7 %
Mellom 2 og 3 timer	3 064	3 %

Tabell 1 Endring i reisetid for brukere av myndighetskontroll, lette kjøretøy

Endring i reisetid (en retning)	Ant. kontroller	Andel
Uendret eller < 30 min	17 517	79 %
Mellom 30 og 60 min	2 238	10 %
Mellom 1 og 2 timer	1 702	8 %
Mellom 2 og 3 timer	629	3 %

Tabell 2 Endring i reisetid for brukere av myndighetskontroll, tunge kjøretøy

Endring i reisetid (en retning)	Ant. kontroller	Andel
Uendret eller < 30 min	7469	74%
Mellom 30 og 60 min	848	8%
Mellom 1 og 2 timer	1247	12%
Mellom 2 og 3 timer	632	6%

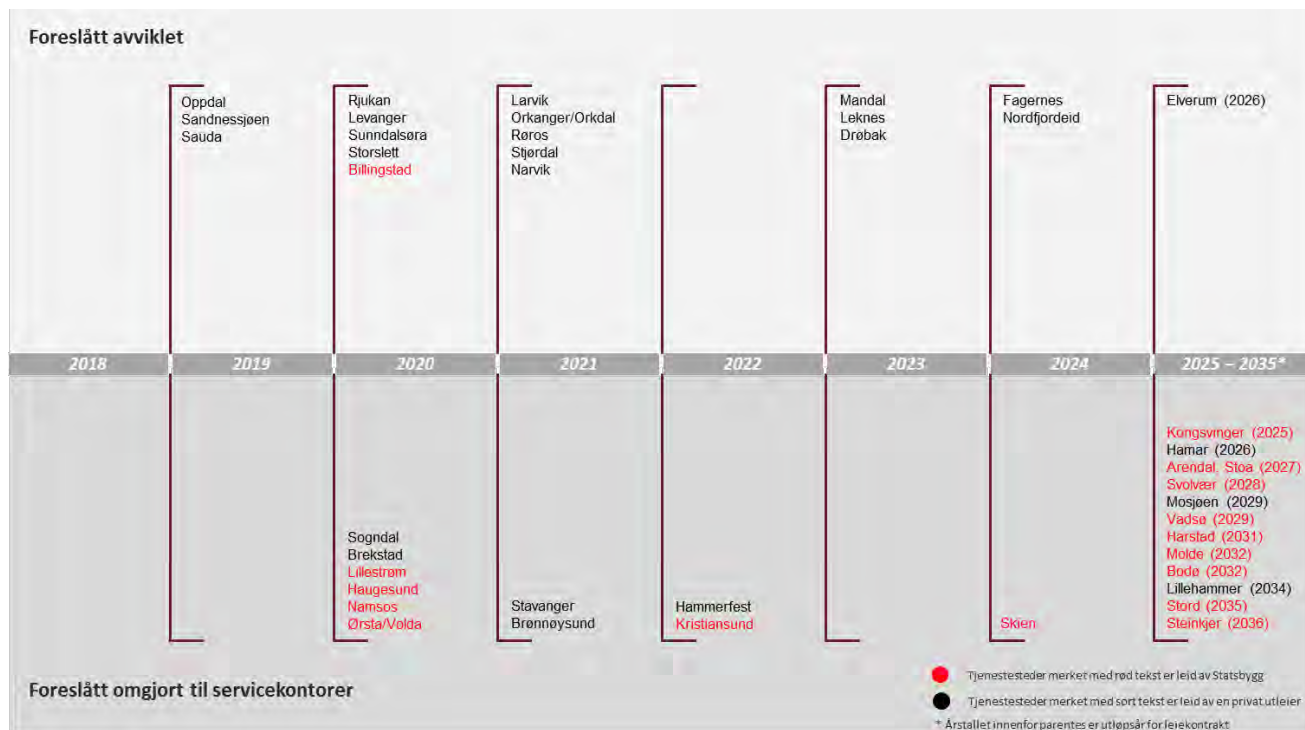
Tabell 3 Endring i reisetid for brukere av praktiske førerprøver for MC

Endring i reisetid (en retning)	Ant. kontroller	Andel
Uendret eller < 30 min	7278	67%
Mellom 30 og 60 min	1662	15%
Mellom 1 og 2 timer	1334	12%
Mellom 2 og 3 timer	664	6%

Tabell 4 Endring i reisetid for brukere av praktiske førerprøver for tunge førerkortklasser

Vedlegg 4 – Oversikt over utløpende leiekontrakter for berørte tjenestesteder

Figuren nedenfor gir en oversikt over utløpende leiekontrakter for de tjenestestedene som er foreslått endret i ny tjenestestruktur. Oversikten synliggjør handlingsrommet gitt varighet på eksisterende leieavtaler.



Figur 1 Oversikt over utløpende leiekontrakter for berørte tjenestesteder

Vedlegg 5 – Verdioverslag av eiendom som kan realiseres som følge av ny tjenestestruktur

Flere av byggene og tomtene som foreslås endret i ny tjenestestruktur eies av Statens vegvesen. Ved avvikling av disse eller flytting til nye lokaler, vil det være mulig å realisere salg av disse eiendommene. Tabellen nedenfor gir en oversikt over verdioverslaget av bygg og tomter som foreslås avviklet, nedskalert eller omgjort til servicekontor i ny tjenestestruktur

Tjenestested	Verdioverslag (i mill. kroner)	Foreslått endring
Mysen	9,3	Avvikles og tomt/bygg selges
Evje i Setesdal	4,0	Avvikles og tomt/bygg selges
Kongsberg	8,5	Avvikles og tomt/bygg selges
Egersund	22,5	Avvikles og tomt/bygg selges
Kirkenes	9,8	Avvikles og tomt/bygg selges
Lakselv	12,5	Avvikles og tomt/bygg selges
Drøbak	21,6	Avvikles og tomt/bygg selges
Tynset	18,5	Servicekontor etableres ved nye lokaler og tomt/bygg selges
Flekkefjord	10,2	Servicekontor etableres ved nye lokaler og tomt/bygg selges
Odda	8,1	Nedskalering av dagens lokaler
Voss	16,6	Nedskalering av dagens lokaler

Tabell 1 Verdioverslag av eiendom som kan realiseres som følge av ny tjenestestruktur