



Statens vegvesen

Ny tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur på TK-området

Begrenset høring

Innhold

1	Innledning	3
1.1	Oppdraget	3
1.2	Forståelse av oppdraget	4
1.3	Forutsetninger og føringer	5
1.4	Avgrensning av oppdraget.....	6
1.5	Overføring av oppgaver til private	6
1.6	Forkortelser og forklaringer.....	7
2	Tjenesteleveransemodell for TK-området.....	8
2.1	Målbilde for tjenesteleveransemodell	9
3	Forslag til ny tjenestestruktur.....	14
3.1	Innledning	14
3.2	Krav og kriterier	15
3.3	Oversikt over forslag til tjenestestruktur	18
3.4	Interessentgruppers behov	30
4	Effektiviseringsgevinst.....	33
4.1	Resultat av estimering	33
4.2	Ytterligere effektivisering	34
	Vedlegg 1 – De viktigste forskriftene og oppgavene	35
	Vedlegg 2 – Tabell med oversikt over tjenestestruktur	37

1 Innledning

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

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

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

1.1 Oppdraget

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

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

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

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

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

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

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

1.2 Forståelse av oppdraget

Oppdraget fra Samferdselsdepartementet er kort oppsummert:

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

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

Tjenesteleveransemodell

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

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

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

Tjenestestruktur

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

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

1.3 Forutsetninger og føringer

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

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

1.4 Avgrensning av oppdraget

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

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

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

1.5 Overføring av oppgaver til private

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

Denne delen av oppdraget ble besvart 15. januar 2019. Oppgavene som ble vurdert for helt eller delvis overføring til private aktører er følgende:

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

De fleste oppgavene som utføres på trafikant- og kjøretøyområdet kan privatiseres. Det finnes EU-regelverk som legger visse begrensninger på hvem som kan utføre enkelte oppgaver. De viktigste er sensorvirksomheten som skal være uavhengig av trafikkskolebransjen, og godkjenning av kjøretøy som, dersom den ikke utføres av offentlig myndighet, må utføres av såkalt «teknisk instans».

Avhengig av oppgaven er det store variasjoner i hvor omfattende prosessene ved eventuell privatisering vil være. Den vurderingen som ble oversendt i januar reiste derfor flere problemstillinger med behov for avgrensninger, før det kan gjøres mer detaljerte utredninger.

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

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

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

Dette vil bli gjort i forbindelse med oversendelse til departementet 10. mai.

1.6 Forkortelser og forklaringer

I tabellene benyttes forkortelser for tjenesteområdene. *Førerkort* og *Kjøretøyreg.* er skranketjenester knyttet til utstedelse, innbytte, erstatning osv. av førerkort, samt alle typer registreringsaktiviteter for kjøretøy. *Teori* viser til alle typer teoriprøver som avholdes på trafikkstasjoner. *FP* står for førerprøver og leveres for MC (A1/A), lette klasser (B, BE) og tunge klasser (C/D). *Hall* står for hallkontroll eller forvaltningskontroll/myndighetskontroll. Det vil si kontroll eller godkjenning av kjøretøy etter timebestilling eller drop-in. Disse tjenestene leveres både for lette kjøretøy (<7500 kg) og tunge kjøretøy (>7500 kg).

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

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

Ambulerende bemanning betyr at personell fra tjenestesteder med fast bemanning reiser til steder uten fast bemanning for å betjene brukerne der. Ambulerende bemanning benyttes på steder med lav etterspørsel eller steder uten spesifikk kompetanse, for eksempel sensorer for klasse C/D. Dette gjør at personellet kan tilhøre et godt fagmiljø, samtidig som tjenestetilbudet opprettholdes selv om etterspørselen er begrenset. For brukerne betyr dette som regel at det er begrensninger i åpningstid der hvor det er ambulerende bemanning.

2 Tjenesteleveransemodell for TK-området

Tjenesteleveransemodellen har gjennom flere år vært gjenstand for forandring. Det har i hovedsak skjedd gjennom at oppgaver er overlatt til private aktører og ved at brukerne selv utfører oppgavene i våre selvbetjeningsløsninger. Periodisk kjøretøykontroll, førerkortproduksjon og førstegangsregistrering av kjøretøy er eksempler på at private i dag utfører mange av de oppgavene Statens vegvesen selv gjorde for noen år siden.

Gjennomføring av PKK ble overført til verkstedbransjen ved endring i regelverket.

Verkstedene opptre som kontrollorgan og har ansvar for å kontrollere kjøretøy og innhente data, mens Statens vegvesen fatter vedtak basert på dataene som kontrollorganene sender inn. Dette har medført at kontrollorganene konkurrerer om kundene og bidrar til å holde kostnadene for brukerne lave. Førerkortproduksjon er overført til private gjennom at Statens vegvesen kjøper tjenestene av private aktører. Denne type kortproduksjon er i dag preget av noen få leverandører med strengt sikkerhetsregime og høyt produksjonsvolum. Både kompetanse- og kostnadmessig er det nødvendig å kjøpe dette av profesjonelle kortprodusenter. Ni av ti førstegangsregistreringer gjøres i dag av bilforhandlerne, ved at Statens vegvesen tilbyr verktøy som gjør dem i stand å gjennomføre registreringen selv. Det blir både raskere, sikrere og billigere for forhandlerne. Vi ser også at brukerne er raske til å ta i bruk nye selvbetjeningsløsninger når de lanseres. De ønsker å slippe å reise til en trafikkstasjon for å få utført tjenester og de ønsker å bestemme selv når de skal gjøre det. Ikke minst har dette stor betydning ved salg og kjøp av bil som ofte foregår utenfor våre åpningstider.

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

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

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

2.1 Målbilde for tjenesteleveransemodell

2.1.1 Praktiske førerprøver

Sensoroppgaver

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

Klasse B og BE (personbil uten og med henger) kjøres ut fra alle landets trafikkstasjoner samt noen få *oppmøtesteder*. Sistnevnte er gjerne lokalisert på mindre steder ut fra ønske om tilgjengelighet. Oppmøtesteder betjenes med ambulerende bemanning. Enkelte av førerprøvestedene har i dag manglende trafikale utfordringer. Likebehandling og kvalitet i tjenesteytingen er avhengig av at tjenester utøves under like forhold, jf. 3.2.1. Kravene til førerprøvesteder gjelder også for disse mindre stedene som betjenes med ambulerende bemanning. ID-kontroll på de som tar førerprøver er viktig slik at vi utsteder førerkort til den som er testet.

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

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

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

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

Tjenesteleveransemodell

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

En annen måte å gjøre dette på er å benytte ambulerende bemanning når det er hensiktsmessig og økonomisk og faglig forsvarlig. Det regnes som et godt alternativ der ambuleringen kan gjennomføres effektivt og antall prøver er stort nok til å fylle tiden for sensorene. Steder med få prøver og lange avstander gjør det utfordrende å levere tjenestene

slik at de dekker brukernes forventninger og støtter oppunder krav til effektivisering. Også ved ambulerende bemanning må etaten sørge for et godt og sikkert arbeidsmiljø.

Krav til steder der førerprøver kan avholdes har også betydning for tjenesteleveransemodellen. Kravene gjelder i hovedsak trafikale forhold, vegnett som gjør det mulig med minst 6 forskjellige førerprøveruter og kjøregård for MC-prøver. Dette legger noen begrensninger på hvor førerprøver kan tilbys.

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

2.1.2 Godkjenning av kjøretøy

Kjøretøytekniske oppgaver:

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

Spesialistfunksjoner som utføres ett sted på vegne av hele landet:

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

Tjenesteleveransemodell

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

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

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

2.1.3 Tjenester som kan digitaliseres

Saksbehandling førerkort

Behandling av førerkortsaker utføres ved de fleste trafikkstasjoner og kundesentre:

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

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

Saksbehandling kjøretøy:

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

Tjenesteleveransemodell

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

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

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

Innføring av selvbetjeningsløsninger, god nettbasert informasjon og enkle bransjeløsninger har medført redusert behov for brukerstøtte og informasjon om regelverk direkte til enkeltpersoner. Denne utviklingen forventes å fortsette og det vil bli innført flere digitale hjelpemidler i brukerstøtten for å redusere behovet ytterligere. Flere henvendelser flyttes fra

telefon og andre en-til-en kanaler til digitalisert og automatisert brukerstøtte. Det forventes likevel at det vil være behov for et bemannet brukerstøtteapparat i overskuelig fremtid.

2.1.4 Tilsyn og kontroll langs veg

Tilsyn

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

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

Kontroll langs veg

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

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

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

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

Tjenesteleveransemodell

Tilsynsenheten på TK-området må utføre oppgavene sine alle steder i landet det finnes virksomheter etc. som faller innunder deres ansvarsområde. Fordi oppgavene utføres på så mange forskjellige steder, er daglig oppmøtested av mindre betydning for hvordan de

utfører oppgavene. Ressursene bør imidlertid ha noe kjennskap til lokale forhold. De bør derfor være organisert på 5–10 steder fordelt utover landet. Fordi de er avhengig av å oppsøke virksomhetene/subjektene de skal godkjenne eller ha tilsyn med, bør disse stedene være kommunikasjonssentra for det området enheten skal dekke.

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

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

3 Forslag til ny tjenestestruktur

3.1 Innledning

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabell 1 Antall tjenestesteder for de viktigste tjenestene i dagens tjenestestruktur

Dagens									
Fører-kort	Kjøretøy-reg.	Teori	FP MC	FP lette	FP tunge	Hall Lett	Hall tung	Ute-kontroll	Tilsyn
74	73	74	54	75	40	56	44	41	24

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

31.12.2024									
Fører-kort	Kjøretøy-reg.	Teori	FP MC	FP Lette	FP Tunge	Hall Lett	Hall tung	Ute-kontroll	Tilsyn
52	51	59	28	57	23	33	30	24	19

Dette innebærer en reduksjon i antall tjenesteder på mellom 30 % og 50 %, avhengig av tjenestetype. Dette vises i tabellen under.

Tabell 3 Prosentvis reduksjon i antall tjenestesteder for hver tjenestetype

Fører-kort	Kjøretøy-reg.	Teori	FP MC	FP lette	FP tunge	Hall Lett	Hall tung
28 %	30 %	20 %	48 %	24 %	43 %	41 %	32 %

I kapittel 3.3 er forslag til tjenestestruktur beskrevet mer detaljert.

3.1.1 Tilsyn og utekontroll

Tabell 1 og Tabell 2 kan gi inntrykk av at tilsyns- og utekontrollvirksomheten skal reduseres. Det er ikke riktig. For tilsyn og utekontroll er det antall steder våre ansatte har som oppmøtested. Tallene viser at virksomhetene samles på færre steder for å danne sterke og mer robuste fagmiljøer. Virksomheten skal ellers utøves på like mange steder og i minst like stort omfang som tidligere.

3.2 Krav og kriterier

I arbeidet med tjenestestruktur er en rekke krav og kriterier for plassering av tjenestesteder vurdert. Likebehandling og kvalitet er grunnleggende forutsetninger for at Statens vegvesen

skal levere tjenester som brukere og samfunnet har tillit til. De faglige kravene er satt av trafiksikkerhetshensyn og skal følges. Andre krav er ikke absolutte og er vurdert samlet for hvert enkelt tjenestested.

3.2.1 Likebehandling og kvalitet

Likebehandling og kvalitet i tjenesteytingen er avhengig av god og riktig kompetanse, og at tjenester utøves under like forhold. Kompetansebyggingen i etaten er strukturert og systematisk bygd opp gjennom Trafikant- og kjøretøystudiet (TKS). Kompetansen vedlikeholdes og utvikles best gjennom å bli brukt og at medarbeiderne tilhører et kompetansemiljø. Tjenestestrukturen må tilrettelegges slik at alle tjenestesteder har et antall saker innenfor hver oppgavetype og at stedet man får levert en tjeneste ikke får betydning for resultatet.

God ID-kontroll er viktig for trafiksikkerhet og rett kvalitet på tjenestene. Det er for eksempel viktig at vi har sikker identifikasjon på de som tar førerprøver slik at vi utsteder førerkort til den som er testet.

3.2.2 Faglige krav

Det stilles faglige krav til steder for førerprøver, kontrollhaller og utekontroll. Disse kravene skal blant annet bidra til at kvalitet og trafiksikkerhet blir ivaretatt gjennom tjenestene.

Noen av de kravene som har betydning for hvor det er forsvarlig å levere tjenester er nærmere beskrevet under.

Praktiske førerprøver

Hensikten med å stille krav til sted for praktisk førerprøve, er å sikre at kandidatene blir stilt overfor trafikale utfordringer som gjør at man etter førerprøven har grunnlag for å vurdere om kandidaten har de ferdigheter som trafikkopplæringsforskriften krever. Etter dagens krav stilles det minimumskrav til trafikale utfordringer og at det skal være mulig å etablere et antall forskjellige kjøreruter på stedet.

For førerprøver klasse B (personbil) er det blant annet krav at prøveområdet er egnet til å gjennomføre sikkerhetskontroll (bl.a. prøving av bremses og styring) og parkering.

For nødvendige trafikale utfordringer må følgende momenter være tilstede i prøveområdet;

Vegforhold

- *Mulig å lage flere ruter*
- *Landeveg* av ulik standard (ca. 50–80 % av tida)
 - Skiftende fartsgrense
 - Skiftende bredde
 - Skiftende vegdekke
 - Mot- og utforbakke
 - Motorveg
 - Kjøring inn på og ut av slike veger
- *By og tettsted*
 - Skiftende standard

- Skiftende fartsgrenser
 - Veg i boligområde
- *Gjennomfartsveg*
 - 30 og 40 km/t soner
 - Kjøre lengre strekninger etter skilt
 - Kjøre rett fram, høyre og venstre i vanlige kryss
 - Kjøre rett fram, høyre og venstre i lysregulert kryss
 - Kjøre rett fram, høyre og venstre i rundkjøring
 - Velge et eller flere steder å snu eller rygge
 - Skifte kjørefelt
 - Bli forbikjørt og kjøre forbi

Trafikkforhold

- *Stor nok trafikk til å kunne ta stilling til*
 - Observasjon og planlegging av videre kjøring
 - Tegngivning
 - Plassering
 - Fartstilpassing
 - Trafikktilpassing
 - Kjøretøybehandling
- *Liten nok trafikk til at*
 - Mye venting unngås
 - Kandidatens evne til å kjøre selvstendig kan vurderes
 - Fart og plassering kan tilpasses uavhengig av andre kjørende
 - Prøvene kan gjennomføres med lav risiko

For MC-prøver er det også krav til kjøregård for ferdighetsprøve.

Godkjenning av kjøretøy i hall (forvaltningskontroll)

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

Utekontrollstasjoner (kontroll langs veg)

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

3.2.3 Andre kriterier

Effektivitet og utnyttelse av ressurser

En effektiv tjenestestruktur gir maksimal utnyttelse av ressurser. Det må være tilstrekkelig mengde tjenestehandlinger for hver tjeneste til at ressursene lar seg utnytte best mulig. Det betyr at våre ansatte får utnyttet tiden fullt ut og at f.eks. kontrollhaller har fullt belegg med hallkontroll eller utekontrollaktivitet. Da må aktiviteten konsentreres på få tjenestesteder og ha ordinær åpningstid. Redusert åpningstid gjør at man utnytter de ansatte bedre, men det vil ikke gi full utnyttelse av bygg og utstyr. Det samme gjelder ambulerende virksomhet som medfører at ansatte må bruke deler av arbeidstiden på å reise til/fra tjenestesteder.

Tilgjengelighet for brukerne

Det viktigste med tilgjengelighet for brukerne er uten tvil reisetid og reiseavstand. Det er imidlertid også viktig at tjenester plasseres på steder som passer for den enkelte tjeneste. Teoriprøver bør f.eks. leveres på steder som kan nås ved offentlig kommunikasjon. Brukerne av denne tjenesten kjennetegnes best ved at de ikke har førerkort. Andre tjenester, som godkjenning av kjøretøy i hall, bør plasseres langs hovedvegnettet.

3.3 Oversikt over forslag til tjenestestruktur

Dette kapittelet inneholder detaljert oversikt over dagens tjenestetilbud og forslag til ny tjenestestruktur. Oversikten er delt opp for å være lettere å lese. Inndelingen er fylkesvis:

Østlandet: Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark og Oppland

Sørlandet: Buskerud, Vestfold, Telemark, Vest-Agder og Aust-Agder

Vestlandet: Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane

Midt-Norge: Møre og Romsdal og Trøndelag

Nord-Norge: Nordland, Troms og Finnmark

Tabellene som er brukt benytter følgende fargekode:

Fargekoder:	Tilbud avvikles	Ambulerende bemanning	ADR
-------------	-----------------	-----------------------	-----

3.3.1 Østfold, Akershus, Hedmark og Oppland

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

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

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

Omtrent 70 % av all tungtransport til lands krysser grensen i dette området, med Svinesund, Ørje og Magnor som de 3 største. Det jobbes med planer for å styrke kontrollen ved grensa på Magnor. Her er det behov for utvidede arealer samt å etablere kontrollhall for å kunne gjennomføre effektive kontroller. I Oslo-området ligger flere store transportterminaler samt Gardermoen flyplass. Dette generer betydelig tungbiltransport internt i disse fylkene, men også mye gjennomgangstrafikk. Nord-sør går mye av trafikken på E6, Rv3 og Rv4, mens øst-vest følger denne E16/Rv2 og E6/E136. Innenfor dette området er det flere strategisk plasserte kontrollstasjoner for å kontrollere denne trafikken. Av disse vil Otta, Jessheim og Ånestad (skal etableres) være sambruksstasjoner. Sambruk med hallkontroll er vurdert på flere av de øvrige kontrollstasjonene, men ut ifra plassering, HMS-hensyn og behov for investeringer for å håndtere stor trafikk, anbefales det ikke å flytte hallkontroll til øvrige kontrollplasser.

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

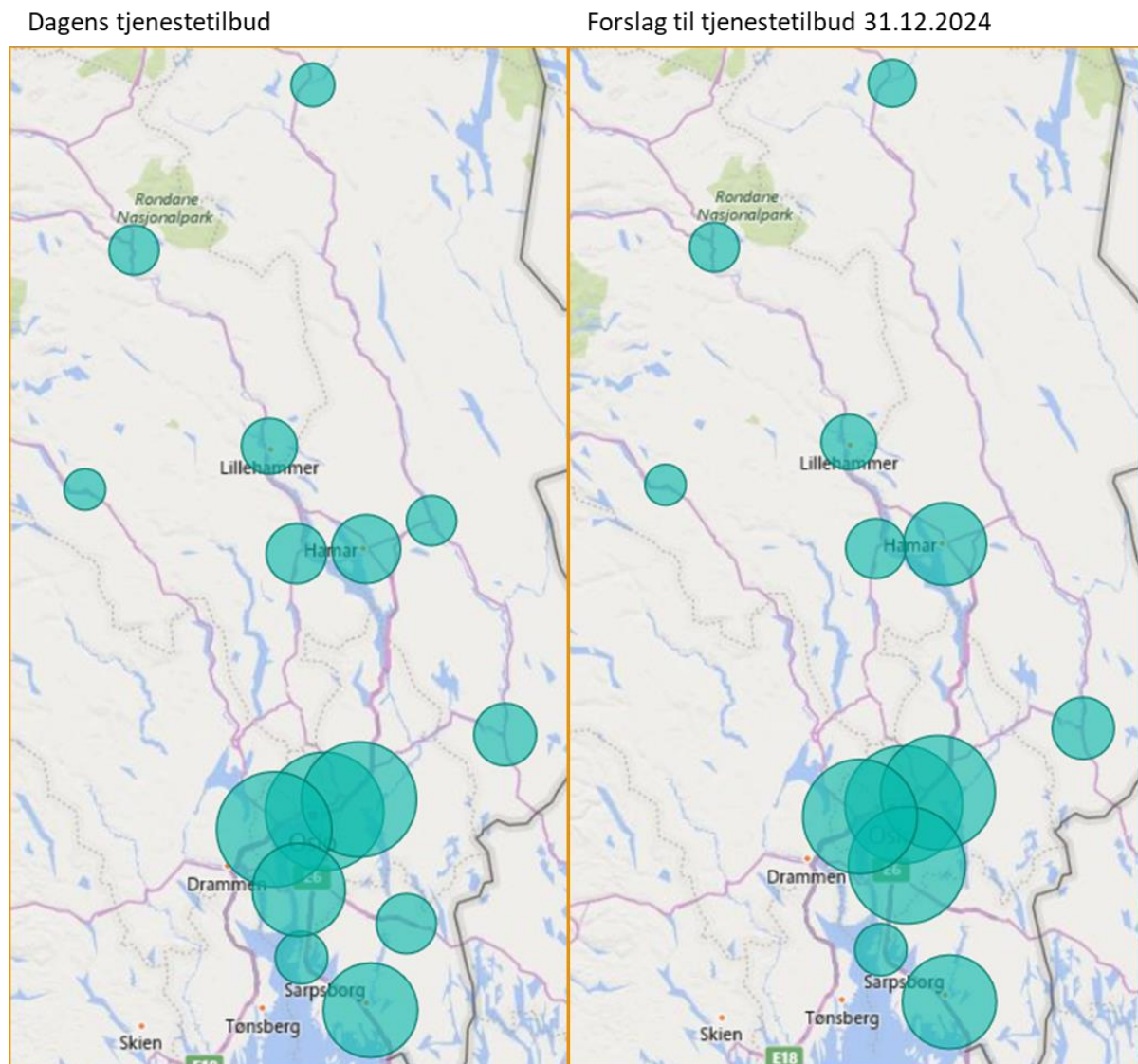
Oversikt over endringene i tjenestestruktur

Tabell 4 Dagens tjenestetilbud i Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark og Oppland

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

Tabell 5 Forslag til ny tjenestestruktur i Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark og Oppland

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



Figur 1 Tjenestesteder for førerprøver klasse B i Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark og Oppland

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

Fylkene Buskerud, Vestfold, Telemark og Aust- og Vest-Agder har en befolkningssammensetning der hoveddelen av befolkningen er bosatt langs kysten og hovedvegnettet. Dette gjenspeiler også tjenestetilbudet på trafikant og kjøretøy hvor de store befolkningssentra har fullverdige tjenestetilbud med forholdsvis overlappende reiseavstandssirkler med akseptable avstander og reisetider mellom de ulike stedene. I tillegg har man hatt enkelte små lokasjoner for å dekke de områdene der befolkningsgrunnlaget er langt lavere og avstandene større.

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

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

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

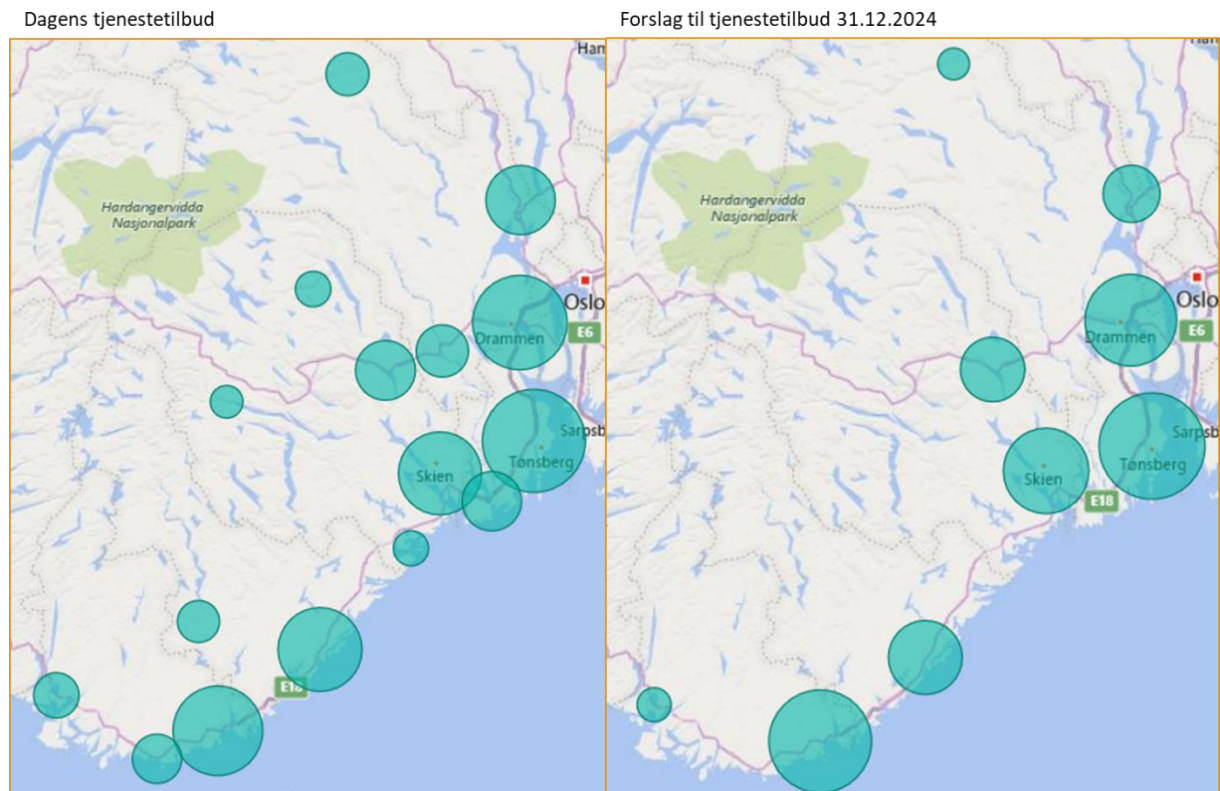
Oversikt over endringene i tjenestestruktur

Tabell 6 Dagens tjenestetilbud Buskerud, Vestfold, Telemark og Aust- og Vest-Agder

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

Tabell 7 Forslag til ny tjenestestruktur i Buskerud, Vestfold, Telemark og Aust- og Vest-Agder

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



Figur 2 Tjenestesteder for førerprøver klasse B i Buskerud, Vestfold, Telemark og Aust- og Vest-Agder

3.3.3 Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane

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

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

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

Innen skranketjenester anbefales at tjenestesteder avvikles i takt med innføring av nye digitale løsninger. Selv med høy grad av digitalisering vil det være saker eller forhold som vil

kreve fysisk oppmøte. I disse tilfellene vil en måtte henvende seg til ett av de fremtidige saksbehandlersentrene.

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

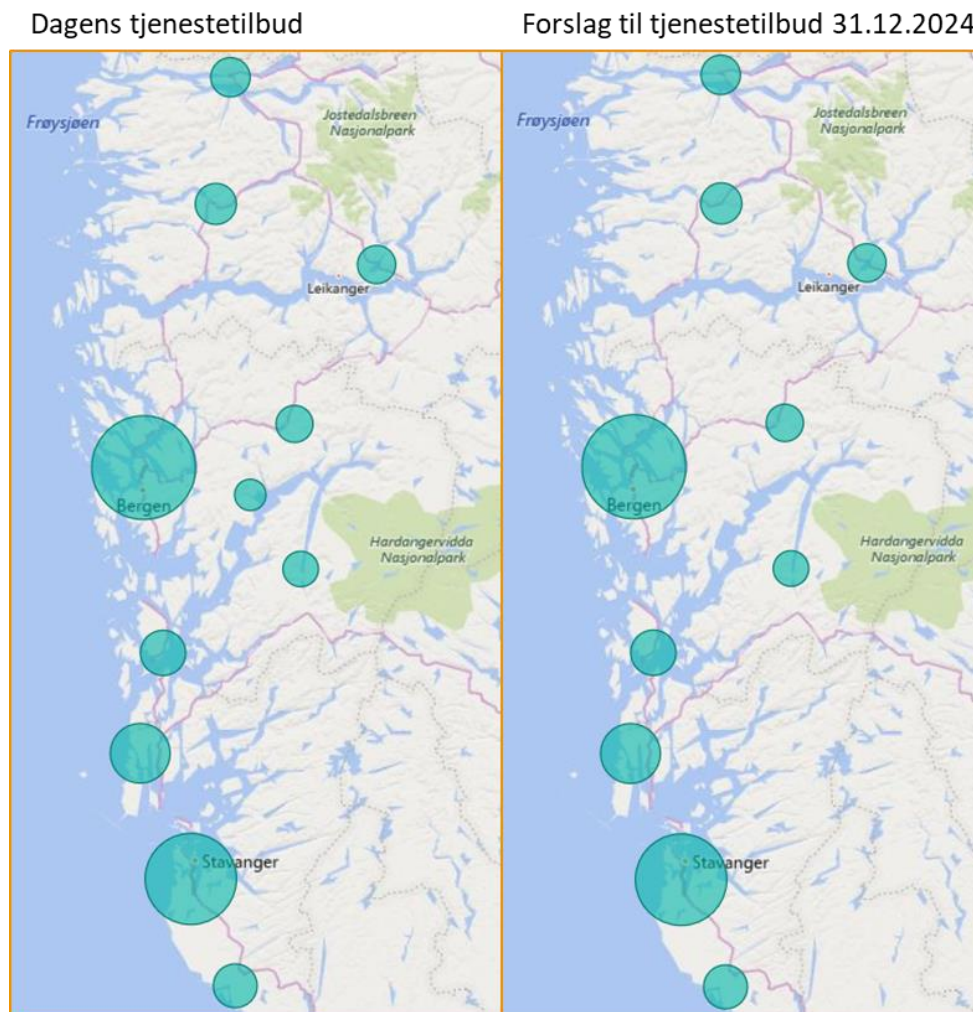
Oversikt over endringene i tjenestestruktur

Tabell 8 Dagens tjenestetilbud i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane

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

Tabell 9 Forslag til ny tjenestestruktur i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane

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



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

3.3.4 Trøndelag og Møre og Romsdal

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

Kompetansekravet til ansatte på trafikanter- og kjøretøyområde har de senere år økt. For å opprettholde kvalitet og likebehandlingen i tjenesteytingen har man redusert åpningstid ved de fleste trafikkstasjonene og justert tjenestetilbudet.

Det har gjennom flere år vært fokus på å bygge kontrollstasjoner på strategisk viktige steder langs hovedvegnettet. Disse kan omgjøres til sambrukstasjoner som i tillegg til kjøretøykontroll langs veg, også kan benyttes til forvaltningskontroll av lette og tunge kjøretøy i hall. Eksempler på dette er Bergsøya kontrollstasjon på E39 mellom Molde og Kristiansund og Verdal kontrollstasjon på E6 mellom Levanger og Steinkjer. Tanken bak dette er at ved en fremtidig endring av tjenestestrukturen kan man avhende flere kontrollhaller som genererer høye kostnader til leie og energiforbruk og som i dag har relativt lav bruksprosent.

Tjenestetilbud som foreslås flyttet fra en trafikkstasjon til en annen eller et servicekontor/ oppmøtested skjer ut fra en faglig vurdering eller med bakgrunn i lav etterspørsel. I de

tilfeller hvor et tjenester foreslås flyttet til et annet sted, er reiseavstanden til alternativt tjenestested vurdert å ligge innenfor det akseptable.

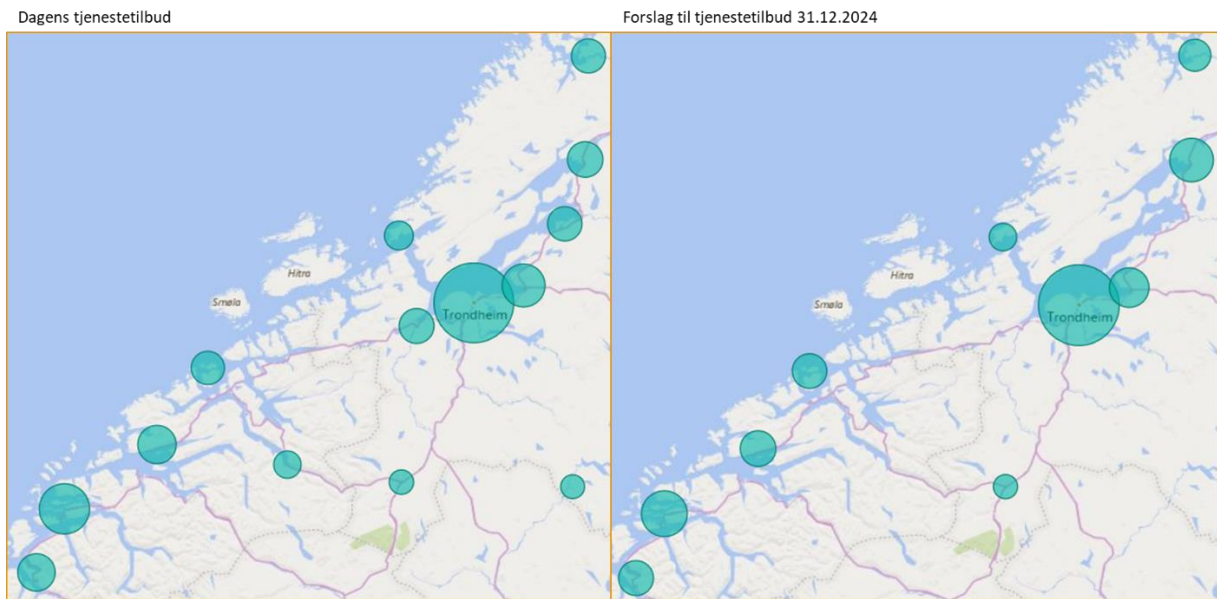
Oversikt over endringene i tjenestestruktur

Tabell 10 Dagens tjenestetilbud i Trøndelag og Møre og Romsdal

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

Tabell 11 Forslag til ny tjenestestruktur i Trøndelag og Møre og Romsdal

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



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

3.3.5 Nordland, Troms og Finnmark

Med bakgrunn i digitaliseringen og økte kompetansekrav de siste årene er det gjennomført justering av tjenestetilbudene ved trafikkstasjonene i dette området.

Man har i flere år hatt fokus på strategisk plassering av kontrollstasjoner. Disse kan også tjene som kontrollhall for utførelse av forvaltningskontroller. Dette har også gjort det mulig å avhende kontrollhaller med lav bruksgrad. I forslaget til ny tjenestestruktur vil forvaltningskontroller tilbys fra «sambrukstasjoner» i de tre nordligste fylkene.

Erfaring viser at det både er mulig og hensiktsmessig å flytte tilbudet om praktiske førerprøver til sambrukstasjoner som er lokalisert nær byer/tettsteder. Dette gjelder særlig førerprøver i tunge klasser og MC. Dette gir en optimal utnyttelse av kontrollstasjonene og det reduserer eller tar helt bort behovet for lokaler til eventuelle nærliggende trafikkstasjoner.

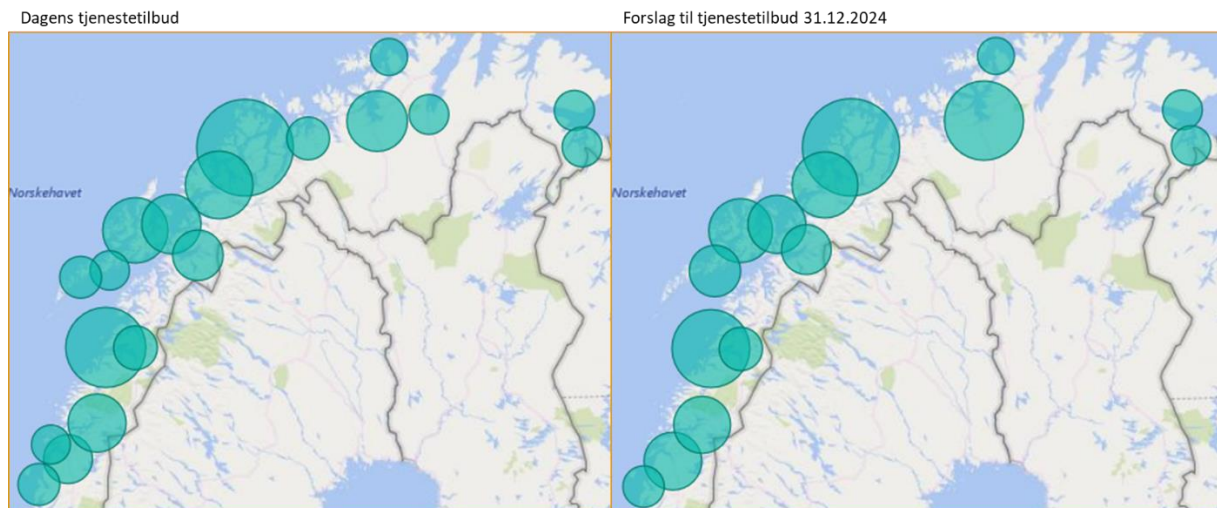
Tjenestetilbud som foreslås flyttet fra en trafikkstasjon til en annen skjer ut fra en faglig vurdering eller med bakgrunn i svært lav etterspørsel etter tjenester. I de tilfeller hvor et tjenestested foreslås flyttet til et annet sted vurderes reiseavstanden til et alternativt tjenestested å ligge innenfor det akseptable.

Gjennom økt tilbud om ambulerende tjenesteyting vil tjenestetilbudet for mange av brukerne av trafikant- og kjøretøytjenester i dette området bli bedre enn hva tilfellet er med dagens tjenestestruktur.

Oversikt over endringene i tjenestestruktur

Tabell 12 Dagens tjenestetilbud og forslag til ny tjenestestruktur i Nordland, Troms og Finnmark

Sted:	Dagens									
	Fører- kort	Kjøretøy- reg.	Teori	FP MC	FP Lette	FP Tunge	Hall Lett	Hall tung	Ute- kontroll	Tilsyn
Brønnøysund	x	x	x		x		x			
Sandnessjøen	x	x	x		x					
Mosjøen	x	x	x	x	x		x		x	x
Mo	x	x	x		x		x	x	x	
Fauske	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Bodø	x	x	x	x	x	x	x	x		x
Ørnes			x							
Longyearbyen	x	x	x							
Leknes	x	x	x		x		x			
Svolvær	x	x	x		x		x	x	x	
Narvik	x	x	x		x	x	x	x	x	
Sortland	x	x	x	x	x	x	x			x
Harstad	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Finnsnes	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Storslett	x	x	x		x	x				
Lakselv	x	x	x	x	x	x			x	
Vadsø	x	x	x	x	x		x			
Hammerfest	x	x	x		x					
Hesseng (Kirkenes)										
Kirkenes	x	x	x		x	x	x	x	x	
Stormyra (Narvik)										
Tromsø	x	x	x		x					x
Tromsdalen				x		x	x	x	x	
Alta	x	x	x		x				x	x
Kvenvikmoen				x		x	x	x		
Gullesfjord							x	x		
Nordkjosbotn									x	
Antall totalt	20	20	21	10	19	11	16	11	12	8
31.12.2024										
Sted:	Fører- kort	Kjøretøy- reg.	Teori	FP MC	FP Lette	FP Tunge	Hall Lett	Hall tung	Ute- kontroll	Tilsyn
Brønnøysund	x	x	x		x					
Sandnessjøen			x							
Mosjøen	x	x	x	x	x				x	
Mo	x	x	x		x		x	x	x	
Fauske	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Bodø	x	x	x		x					x
Ørnes*										
Longyearbyen**	x	x	x							
Leknes			x							
Svolvær	x	x	x		x		x			
Narvik			x						x	
Sortland	x	x	x		x	x				x
Harstad	x	x	x	x	x				x	x
Finnsnes	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Storslett			x							
Lakselv	x	x	x							
Vadsø	x	x	x		x					
Hammerfest			x		x					
Hesseng (Kirkenes)	x	x	x		x	x	x	x	x	
Kirkenes										
Stormyra (Narvik)	x	x			x	x	x	x		
Tromsø	x	x	x		x					x
Tromsdalen							x	x	x	
Alta	x	x	x		x				x	x
Kvenvikmoen				x		x	x	x		
Gullesfjord							x	x		
Nordkjosbotn							x	x	x	
Antall totalt	17	17	20	5	15	6	10	9	10	5



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

3.4 Interessentgruppers behov

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

3.4.1 Besluttende og bevilgende myndigheter

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

3.4.2 Brukere av tjenestene

På bakgrunn av forskjellige behov deles brukere i profesjonelle og private brukere, der de profesjonelle benytter tjenestene i egenskap av jobb eller ansettelsesforhold, mens de private benytter tjenester for eget, personlig behov. Begge gruppene representeres også gjennom en rekke interesseorganisasjoner.

Profesjonelle brukere

Profesjonelle brukere har først og fremst behov for registreringstjenester og kjøretøygodkjenning. Dette gjelder for eksempel importører, bilforhandlere og verksteder for ombygging, oppbygging og reparasjon. Opplæring av førere for lastebil og buss finansieres ofte av transportfirmaer som dermed har et behov for tjenester knyttet til teoretisk og praktisk førerprøve. Førerrett på tunge klasser må fornyes hvert femte år, så denne gruppen av sjåfører benytter førerkorttjenester ofte. Profesjonelle brukere er også den største

brukeren av tjenestene knyttet til transporttillatelse, fartskriverkort, bevis for ADR- og yrkessjåførkompetanse og annet.

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

Noen av de profesjonelle brukerne er representert ved interesseorganisasjoner som Bilimportørenes landsforening (BIL), Norges lastebileier-forbund (NLF), Autoriserte trafikkskolers landsforbund (ATL), Norges bilbransjeforbund (NBF) med flere.

Private brukere

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

Selv om volumet på tjenestene er stort, har de fleste private brukere sjelden behov for dem. Unntakene er førere med utvidet førerrett som må fornyes hvert femte år, og førere over 75 år som må fornye førerrett med 1–3 års mellomrom.

Etter at Statens vegvesen sluttet å tilby EU-kontroll, er det færre i denne brukergruppen som skal ha godkjent kjøretøy. Det gjennomføres fremdeles en del godkjenningskontroller for private brukere. Da gjerne ved bruktimport, ombygging eller oppbygging av kjøretøy eller etterkontroll av utbedrede mangler. De fleste bileiere har imidlertid aldri behov for å møte på Statens vegvesens tjenestesteder, verken for godkjennings- eller registreringstjenester. Tjenestene leveres av en partner eller gjennom selvbetjening.

Private brukere er representert gjennom interesseorganisasjoner som Norges Automobilforbund (NAF), Norsk Motorcykkel Union (NMCU), Norges bobilforening med flere.

3.4.3 Ansatte

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

3.4.4 Samarbeidsparter

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

3.4.5 Lokalsamfunn/kommuner

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

4 Effektiviseringsgevinst

4.1 Resultat av estimering

Det er økonomisk gevinst internt i Statens vegvesen som er estimert. Trafikant- og kjøretøyområdet har tre vesentlige kostnadselementer; det er personellkostnader, husleie og IKT. Tjenesteleveransemodell og -struktur påvirker de to første elementene, men ikke kostnader knyttet til IKT. Investering i IKT er i stedet en forutsetning for å kunne endre tjenestestruktur. Kostnader til IKT er ikke med i estimatene.

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

De viktigste forutsetningene er

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

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

Personell

Den største reduksjonen i personellkostnader relateres til reduksjon i antall skranke-henvendelser på grunn av digitalisering av tjenestene. Dette potensialet lar seg imidlertid ikke utløse fullt ut uten at forslag til tjenestestruktur blir implementert. Med eksisterende digitaliseringsplan, har man ved utgangen av 2024 fremdeles ikke oppnådd full effekt av digitaliseringen. Ytterligere endringer i tjenestestruktur etter 2024 kan bidra til å redusere behovet for skranketjenester ytterligere.

Det er også lagt inn effektiviseringsgevinst på andre fagområder. Det antas at det også er mulig å effektivisere både sensorvirksomhet og kjøretøygodkjenning noe, og ny organisasjon vil sannsynligvis medføre redusert behov for ledere innenfor TK-området.

Husleie

Forslaget til ny tjenestestruktur innebærer reduksjon i behov for lokaler. Det er imidlertid ikke gitt at det vil gi tilsvarende reduksjon i husleie. Våre eksisterende lokaler og husleiekontrakter er mange steder svært prisgunstig. En overgang til mer hensiktsmessige lokaler kan bety høyere husleie, selv om arealet er mindre. Gevinstestimatene for husleie er derfor lave, og det er stor usikkerhet knyttet til dem.

IKT

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

4.2 Ytterligere effektivisering

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

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

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

Vedlegg 1 – De viktigste forskriftene og oppgavene

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

Trafikant:

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

Kjøretøy:

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

De viktigste oppgavene for TK kan sammenfattes i følgende punkter:

- Bidra til bedre trafiksikkerhet (regelverk og rammebetingelser, godkjenning og teknisk kontroll av kjøretøy i hall, kontroll langs veg, tilsyn med virksomheter, føreropplæring og førerprøver, kampanjer og informasjonstiltak)
- Bidra til like konkurranseforhold i transportnæringen, verksteds- og kjøreskolebransjen og at regelverk overholdes (kontroll, tilsyn)
- Registeransvar for kjøretøybestanden og førerkortinnehavere

- Utstedelse og administrasjon av vognkort og førerkort
- Kjennemerkeadministrasjon
- Miljø knyttet til kjøretøy (avgass, støy, drivstoff)
- Motvirke bilkriminalitet (registreringskontroll, identitetskontroll)
- Riktig klassifisering som grunnlag for avgiftsberegning av kjøretøy
- Bevare vegkapital (vektkontroller)
- Utvikle regelverket
- Utvikle rutiner, systemer og retningslinjer
- Ivareta internasjonalt samarbeid på TK-området

Vedlegg 2 – Tabell med oversikt over tjenestestruktur

Tabellen viser både dagens tjenestestruktur og forslag til tjenestestruktur ved utgangen av 2024.

<Tabellen er vedlagt som separat fil>.