



Statens vegvesen
Vegdirektoratet

BIBLIOTEKET
VEGDIREKTORATET

Prosjekt Trafikkstasjonsbygg



Trafikkavdelingen
Kjøretøy-og kontrollkontoret

1999

Forord

Arbeidet med denne rapporten startet i desember 1998 og det har vært meget intensiv jobbing i perioden januar 1999 - mai 1999. Den korte prosjektperioden har medført at det helt fra starten var klart at det ikke ville være tid til å gå særlig i dybden, for om mulig å fremskaffe vesentlig ny kunnskap. Oppgaven har primært bestått i å samle og bearbeide eksisterende kunnskap og presentere den på en mer samlet og målrettet måte enn tidligere.

Prosjektet er organisert som et hovedprosjekt og med seks delprosjekter. Arbeidsgruppene i delprosjektene har i tillegg til personer fra Vegdirektoratet, vesentlig bestått av ressurspersoner fra fylkene. Arbeidsgruppene har hatt et betydelig tidspress i sitt arbeide og det er imponerende å registrere kvaliteten på arbeidet som er utført.

Arbeidet i hovedprosjektet har i stor grad bestått i å koordinere og bearbeide rapportene fra delprosjektene. Rapportene fra delprosjektene er derfor en svært viktig del av prosjektet, og en samling av delrapportene vil være tilgjengelig hos prosjekteier for de som ønsker å gå dypere inn i materialet.

Det kan innholdsmessig være noe overlapping og mindre avvik mellom delrapportene, da disse er utarbeidet parallelt og det ikke var tid til noe vesentlig samordning underveis, men dette er bearbeidet i hovedrapporten.

Mer enn 80% av tiden på trafikkstasjonene brukes til trafikant og kjøretøyrettede oppgaver. Mye av innholdet i rapporten berører derfor disse oppgavene, men situasjonen og utviklingen innenfor drift og vedlikehold er også vurdert og omtalt.

Rapporten vil forbedre beslutningsgrunnlaget og gi en bred basis for videre utredninger vedrørende våre trafikkstasjonsbygg.

Vegdirektoratet 12.05.99

INNHOLD

0. SAMMENDRAG	4
0.1 MANDAT OG MÅL FOR PROSJEKTET (KAP. 1 OG 2).....	4
0.1.1 Mandat.....	4
0.1.2 Overordnet målsetting for trafikkstasjonene.....	4
0.2 DAGENS SITUASJON OG PROBLEMANALYSE (KAP. 3).....	4
0.2.1 Etablering av database.....	4
0.2.2 Utvalgte data om trafikkstasjonene.....	4
0.2.3. Problemanalyse.....	5
0.3 UTVIKLING AV TRAFIKKSTASJONENES VIRKSOMHET (KAP. 4).....	5
0.3.1 Framtidig utvikling av våre tjenester.....	5
0.3.2 Tilgjengelighet og service.....	6
0.3.3 Effektivitet.....	6
0.4 FRAMTIDIGE TRAFIKKSTASJONSANLEGG (KAP. 5).....	7
0.4.1 Krav til utnyttelse og dimensjonering.....	7
0.4.2 Kvalitative standarder på nye trafikkstasjonsanlegg.....	7
0.4.3 Krav til kontrollutstyr og kontrollhaller.....	7
0.5 PRIORITERING OG GJENNOMFØRING AV TILTAK (KAP. 6).....	8
0.6 FORSLAG TIL VIDEREFØRINGER AV PROSJEKTARBEIDET (KAP. 3-6).....	8
1. INNLEDNING	10
1.1 BAKGRUNN FOR PROSJEKTET.....	10
1.2 MANDAT.....	10
1.3 ORGANISERING OG GJENNOMFØRING.....	11
1.4 INNHOLDET I HOVEDRAPPORTEN.....	12
2. HOVEDMÅL FOR TRAFIKKSTASJONENES VIRKSOMHET	13
2.1 OVERORDNEDE POLITISKE RAMMER OG STYRINGSSIGNALER.....	13
2.1.1 St.meld. nr. 41 (1993-94).....	13
2.1.2 St.meld. nr. 37 (1996-97).....	13
2.2 INTERNE MÅL FOR TRAFIKKSTASJONENES VIRKSOMHET.....	14
2.2.1 Grunnlag og rammer for trafikkstasjonenes virksomhet.....	14
2.2.2 Overordnet målsetting for trafikkstasjonenes virksomhet.....	14
2.2.3 Visjon.....	15
3. DAGENS SITUASJON OG PROBLEMANALYSE	16
3.1 GENERELT.....	16
3.2 DAGENS SITUASJON – REGISTRERTE DATA OM TRAFIKKSTASJONENE.....	16
3.2.1 Databasen.....	16
3.2.2 Organisasjon.....	17
3.2.3 Trafikkstasjonsanlegg.....	18
3.2.4 Virksomhet.....	19
3.3 PROBLEMANALYSE.....	20
3.3.1 Organisasjon.....	20
3.3.2 Trafikkstasjonsanlegg.....	21
3.3.3 Forholdet til Statsbygg.....	23
3.4 FORSLAG TIL VIDEREFØRINGER.....	23
4. UTVIKLING AV TRAFIKKSTASJONENES VIRKSOMHET	24
4.1 GENERELT.....	24
4.2 VÅRE TJENESTER - MULIG UTVIKLING FRAM MOT 2010.....	24
4.2.1 Trafikant og kjøretøyforvaltning.....	24
4.2.2 Kjøretøykontroll i hall.....	25
4.2.3 Avvikling, tilsyn og kontroll med vegtrafikken.....	25
4.2.4 Informasjon og veiledning.....	26
4.2.5 Vegforvaltning.....	26

4.2.6	<i>Drift og vedlikehold</i>	27
4.2.7	<i>Lokalt trafikk-sikkerhets- og miljøarbeide</i>	27
4.2.8	<i>Oppsummering av bemanningsbehovet som følge av utvikling av våre tjenester</i>	28
4.3	TILGJENGELIGHET OG SERVICE	28
4.3.1	<i>Hvem er kunden?</i>	28
4.3.2	<i>Typer av tilgjengelighet</i>	29
4.3.3	<i>Betydningen av publikums kostnader for vurdering kvalitet på tilgjengelighet</i>	29
4.3.4	<i>Hvilke typer av tilgjengelighet måler vi i dag?</i>	30
4.3.5	<i>Fremtidig utvikling</i>	30
4.3.6	<i>Oppsummering</i>	32
4.4	EFFEKTIVITET	32
4.4.1	<i>Krav til kompetanse</i>	32
4.4.2	<i>Bemanningssituasjonen</i>	33
4.4.3	<i>Interne kostnader</i>	33
4.4.4	<i>Disponering av eksisterende og fremtidig bygningsmasse</i>	33
4.5	PRINSIPPER FOR LOKALISERING AV TRAFIKKSTASJONER OG UTEKONTROLLSTASJONER	34
4.5.1	<i>Trafikkstasjoner</i>	34
4.5.2	<i>Utekontrollstasjoner</i>	35
4.6	FORSLAG TIL VIDEREFØRINGER	35
5.	FRAMTIDIGE TRAFIKKSTASJONSANLEGG	37
5.1	KRAV TIL UTNYTTELSE OG DIMENSJONERING AV NYE TRAFIKKSTASJONSANLEGG	37
5.1.1	<i>Krav til minimum utnyttelse og dimensjonering av nye trafikkstasjonsbygg</i>	37
5.1.2	<i>Krav til størrelse og utforming av trafikkstasjonstomt</i>	38
5.1.3	<i>Bemannning av trafikkstasjonene</i>	39
5.1.4	<i>Krav til minimum utnyttelse og dimensjonering av nye utekontrollstasjoner</i>	40
5.2	KVALITATIV STANDARD PÅ NYE TRAFIKKSTASJONSANLEGG	40
5.2.1	<i>Bygningstekniske krav til trafikkstasjoner og utekontrollstasjoner</i>	41
5.2.2	<i>Kvalitative krav til utomhusanlegget</i>	41
5.2.3	<i>Eстетiske krav til utforming av trafikkstasjoner og utekontrollstasjoner</i>	42
5.3	KRAV TIL UTSTYR OG KONTROLLHALLER FOR KJØRETØYKONTROLL	42
5.3.1	<i>Kontrolløp for lette kjøretøy (totalvekt mindre enn 3500 kg)</i>	43
5.3.2	<i>Kontrolløp for "mellomtunge" kjøretøy (totalvekt mindre enn 7500 kg)</i>	43
5.3.3	<i>Kontrolløp for tunge kjøretøyer (totalvekt større enn 7500 kg)</i>	43
5.3.4	<i>Ulykkesløp for lette kjøretøy (totalvekt mindre enn 3 500 kg.)</i>	44
5.3.5	<i>Kontrolløp for utekontroll</i>	45
5.3.6	<i>Teknisk krav til utstyr og krav til plassering</i>	45
5.3.7	<i>Alternative løsninger</i>	45
5.4	OPPLEGG FOR DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV KONTROLLUTSTYRET	46
5.4.1	<i>Avtaler</i>	46
5.4.2	<i>Krav til service i garantitiden og kalibrering:</i>	47
5.5	FORSLAG TIL VIDEREFØRINGER	47
6.	PRIORITERINGER OG GJENNOMFØRING AV TILTAK	48
6.1	PLANPROSESS	48
6.1.1	<i>Generelt</i>	48
6.1.2	<i>Problemanalyse-fasen</i>	48
6.1.3	<i>Forprosjekt-fasen</i>	49
6.1.4	<i>Utbyggings-fasen</i>	49
6.2	BESLUTNINGSPROSESS	50
6.3	FORSLAG TIL INVESTERINGSPLAN	50
6.4	FORSLAG TIL VIDEREFØRINGER	51

VEDLEGG:

Vedlegg nr. 1: Landsoversikt: Faktaopplysninger om trafikkstasjonene i Norge

Vedlegg nr. 2: Landsoversikt: Nøkkeltall for trafikkstasjonene i Norge

0. Sammendrag

0.1 Mandat og mål for prosjektet (Kap. 1 og 2)

0.1.1 Mandat

Prosjekt Trafikkstasjonsbygg skal ha:

- etablert en database over alle trafikkstasjonsbygg med opplysninger om standard, alder, kostnader og kapasitet.
- utvikle ensartede kriterier for vurdering av forslag til nybygg/tilbygg og ombygginger.
- utarbeide krav om utnyttelse av lokalene på trafikkstasjonene.
- fastsatt standarder for tilgjengelighet for publikum.
- fastsatt kvalitative standarder for nye trafikkstasjonsbygg.
utredet hvordan elektroniske tjenester for publikum på trafikant- og kjøretøysiden kan redusere etatens behov for lokaler, samt hvordan nasjonale/regionale elektroniske kommunikasjonsløsninger kan effektivisere administrative funksjoner på trafikkstasjonene.

0.1.2 Overordnet målsetting for trafikkstasjonene

Prosjektgruppen vil foreslå følgende interne målsettinger for trafikkstasjonenes virksomhet:

- Myndighet- og kompetanse

Trafikkstasjonene har utøvende ansvar for drift og vedlikehold av riks- og fylkesvegnettet, trafikken, kjøretøyene og trafikantene og skal være et veg- og trafikkfaglig myndighetssenter med god kompetanse innen disse fagfelt.

- Mål- og resultatstyring

Trafikkstasjonene skal utfører oppgavene på en mest mulig effektiv måte, med grunnlag i målstyring og med entydig sammenheng mellom tildelte ressurser og resultatansvar.

- Sikkerhet og service

Driften av trafikkstasjonene skal bygge på kvalitetssikring i alle ledd, med vekt på god service til trafikantene og øvrige kunder. Trafikkstasjonene skal bidra til trygge og levedyktige lokalsamfunn.

0.2 Dagens situasjon og problemanalyse (Kap. 3)

0.2.1 Etablering av database

Forholdene ved samtlige trafikkstasjoner og utekontrollstasjoner ble vinteren 1999 registrert i en sentral database i Vegdirektoratet. På grunnlag av de registrerte data er det utarbeidet en "Landsoversikt over faktaopplysninger for trafikkstasjoner i Norge", og det vises til vedlegg nr. 1. I tillegg er det for den enkelte trafikkstasjon beregnet at sett nøkkeltall. Disse nøkkeltallene er samlet i en "Landsoversikt over nøkkeltall for trafikkstasjoner i Norge" og det vises til vedlegg nr. 2.

0.2.2 Utvalgte data om trafikkstasjonene

1. Bemanningen ved trafikkstasjonene er i dag på 1452 årsverk og er fordelt på 81 trafikkstasjoner og 11 utekontrollstasjoner (med bremseprøver), mens vi bare har 72 registrerings-

distrikter og enda færre trafikkdistrikter med egen distriktsleder.

2. Tomtearealene på trafikkstasjonene utgjør samlet vel 1000 dekar (da) og det er et gjennomsnitt på 13,2 da pr. stasjon.
3. Bygningsarealene utgjør ca 83 250 m² i bruksareal (BRA). Totalt bruksareal inkludert kontrollhallene utgjør i gjennomsnitt 57,4 m² pr. årsverk (å.v.) og eksklusiv kontrollhallene blir det 42,0 m² (BRA) pr. å.v.
4. Trafikkstasjonene disponerer 95 kontrolløp for lette kjøretøyer og 71 løp for tunge kjøretøyer.
5. Vi har mange ulike eiere av trafikkstasjonsanleggene til Statens vegvesen og gruppevis fordeler det seg på følgende måte:
26 % av anleggene eies av private
43 % av anleggene eies av Statsbygg
31 % av anleggene eies av Statens vegvesen
Utekontrollstasjonene eies av Statens vegvesen
6. Vi betalte i 1998 i alt 87,3 mill.kr. i direkte husleie, i tillegg til 25,0 mill. kroner i FDV-kostnader (forvaltning, drift og vedlikehold av trafikkstasjonsanleggene). Samlet hadde vi dermed 112,3 mill. kr. i direkte kostnader til leie og drift av lokaler. Det betyr et gjennomsnitt på 1350 kr. pr. m² og 77 500 kr. pr. å.v.
7. På landsbasis utgjør midlertidige bygningsarealer (brakker), som det ikke er bestemt utbygging av, i alt 3834 m² fordelt på 19 stasjoner. Dette tilsvarer 4,7% av de totale bruksarealene.
Det foreligger pålegg om utbedring eller midlertidig godkjenning ved 15 trafikkstasjoner i landet, hvorav 11 gjelder midlertidige bygg.

0.2.3. Problemanalyse

1. De midlertidige byggene (brakkene) representerer et problem for Statens vegvesen, og det bør være en prioritert oppgave å få erstattet disse med permanente anlegg. Som et offentlig myndighetsorgan bør Statens vegvesen ha som et klart uttalt mål at alle offentlige pålegg skal etterkommes snarest mulig. Vurdering av HMS-forholdene tyder på at vi har vesentlige arbeidsmiljøproblemer på enkelte stasjoner.
2. Lite hensiktsmessige og små utearealer er i dag et vesentlig driftsproblem ved mange trafikkstasjoner. Dette medfører problematisk trafikkavvikling og reduserer effektiviteten.
3. Til tross for at det ved enkelte trafikkstasjoner i dag er stor mangel på bruksarealer, er det også relativt romslig på mange stasjoner. Det er grunn til å tro at Statens vegvesen på slike stasjoner i dag disponerer omkring 10 000 m² bruksareal mer enn det vi har behov for, sett i forhold til dagens bemanning og aktivitet. Det betyr en teoretisk merkostnad på 13-14 mill. kr. pr år i forhold til en ønsket arealutnyttelse.

0.3 Utvikling av trafikkstasjonenes virksomhet (Kap. 4)

0.3.1 Framtidig utvikling av våre tjenester

- Trafikant- og kjøretøyforvaltningen er i dag basert på at kunden må møte opp personlig på trafikkstasjonene. Vi tror at teknologi-utviklingen i årene fremover sammen med et revidert regelverk vil medføre økt bruk av elektroniske kommunikasjonsløsninger, som for eksempel Internett.

- Tradisjonelt har alle trafikkstasjoner hatt kompetanse innenfor alle saksområder. For å kunne være konkurransedyktige både hva gjelder kompetanse og pris vil det ikke være mulig å vedlikeholde all type kompetansen for alle. Utviklingen vil gjøre det nødvendig å regionalisere/spesialisere enkelte tjenester.
- Oppsummering av fremtidig bemanningsbehov, som følge av utvikling av våre tjenester:

Tjeneste	Bemanning
Trafikant- og kjøretøyforvaltning - Trafikantopplæring	+
Trafikant- og kjøretøyforvaltning - Kjøretøyregistrering	-
Trafikant- og kjøretøyforvaltning - Dagsprøvekjennermerke	-
Kjøretøykontroll	+/-
Avvikling, tilsyn og kontroll med vegtrafikken	+
Informasjon og veiledning	+
Vegforvaltning	-
Drift og vedlikehold - Byggherreansvar	+
Lokalt trafikksikkerhets- og miljøarbeide	+

0.3.2 Tilgjengelighet og service

- En økende andel av tjenestene vil foregå via elektroniske kommunikasjonsløsninger og det vil bli mindre behov for fysiske besøk. Det vil tilsi at antall trafikkstasjonsbygg kan reduseres og reiseavstandene øke, uten at den totale tilgjengeligheten til tjenestene reduseres.
- Lokalisering av trafikkstasjoner vil i større grad kunne skje utfra hensynet til effektiv og økonomisk drift.
- Samarbeidsløsninger med andre offentlige etater om servicekontorer, og med private aktører om kontrollhaller kan tenkes utviklet.
- Service- og tilgjengelighetskrav må formuleres også for de nye elektroniske kommunikasjonskanalene.

0.3.3 Effektivitet

- På grunn av naturlig avgang vil 40 – 50% av dagens kompetanse hos våre ansatte måtte erstattes innen 2010. I tillegg må vi forvente at nyutdannede og nyansatte vil skifte jobb raskere. Det vil si at investering i internopplæring må forventes på kortere tid enn vi er vant med. (antydningvis 3 – 5 år)
- For å redusere våre interne kostnader mener vi at det er et potensiale innen bedre utnyttelse av elektroniske hjelpemidler.
- Vi har som oftest langsiktige leieavtaler for våre trafikkstasjoner og på grunn av beliggenheten er dette ofte eiendommer med relativt begrenset markedsverdi. Dette reduserer våre muligheter til å gjennomføre en effektiv tilpassing av arealbruken i tråd med variasjoner i behovet.

0.4 Framtidige trafikkstasjonsanlegg (Kap. 5)

0.4.1 Krav til utnyttelse og dimensjonering

Forslag til minimum ressursutnyttelse ved planlegging av nye trafikkstasjonsanlegg

Tema	Registrert gjennom-snitt	“Normal” kapasitet kontroll-løp	“Høy” kapasitet kontroll-løp	Forslag til utnyttelses-krav
Lette kjøretøykontroller pr. løp pr. år.	1900	3500	10500	1750
Tunge kjøretøykontroller pr. løp pr. år	550	1200	3600	600
Sum totalt bruksareal (BRA), inkl. kontr.-løp pr. å.v.	57			60
Sum totalt bruksareal (BRA), eks. kontr.-løp pr. å.v.	42			45

- Dette er krav som vil være utgangspunkt for nærmere vurderinger.
- Ved 2 eller flere kontrolløp, legges utnyttelseskravet på den siste enheten. Det vil si at minimumskravet blir 5250 kontroller dersom det skal bygges to kontrolløp for lette kjøretøyer. Det forutsettes dermed at det først iverksettes tiltak for å øke kapasiteten i det første løpet med inntil 50% over normal kapasitet før det er aktuelt å bygge løp nr. 2.

0.4.2 Kvalitative standarder på nye trafikkstasjonsanlegg

- Vi mener at standarden på våre trafikk- og utekontrollstasjoner skal være publikumsrettet og bære preg av kvalitet og nøkternhet.

Som en del av dette prosjektet er det gjennomført en delvis revisjon av Håndbok 116. Deler av kapittel 1 “Vegstasjoner” og hele kapittel 2 “Trafikkstasjoner” og kapittel 3 “Utekontrollstasjoner” er revidert og gir en detaljert beskrivelse av de tekniske krav og standarder på ulike bygningsmessige elementer i et trafikkstasjonsbygg eller en utekontrollstasjon.

0.4.3 Krav til kontrollutstyr og kontrollhaller

- Det er utarbeidet forslag til standard kontrollutstyr for kontrolløp for både lette, mellomtunge og tunge kjøretøyer, og det er tilsvarende angitt maksimal nødvendig hall-lengde, forutsatt riktig plassering av kontrollutstyret, for de ulike kjøretøygruppene:

Lette kjøretøyer:	18 m
Mellomtunge kjøretøyer	22 m
18,75m vogntog	28 m
22 m vogntog	32 m
25,25 m vogntog	38 m

0.5 Prioriteringer og gjennomføring av tiltak (Kap. 6)

- Etter vår mening bør prioriteringen av forslag og ønsker om utbyggingstiltak gjennomføres etter følgende prosess:
 1. Første trinn bør være at en på grunnlag av en problemanalyse og evaluering av dagens situasjon prioriterer hvilke trafikkstasjoner som har størst behov for utbedringstiltak. - "Problemanalyse-fasen".
 2. I neste trinn bør det for de prosjektene som har størst behov for tiltak, utarbeides et forprosjekt som viser alternative tiltak - og på grunnlag av en nytte/kostnadsvurdering bør det prioriteres hvilke prosjekter som skal bearbeides videre, "Forprosjekt - fasen".
 3. Neste trinn bør være en videre detaljplanlegging og prioritering av de prioriterte prosjektene fra fase 2 og en gjennomføring av utbyggingen utfra de aktuelle budsjettmessige rammer - "Utbyggings-fasen".
- Denne planprosessen bør kobles sammen med revisjonen av det interne Handlingsprogrammet.
- Prosjektgruppa har foreslått at det gjennomføres utbygging av trafikkstasjonsanlegg tilsvarende 150 mill. kr. i 2000, 125 mill. kr. i 2001, 100 mill. kr. i 2002 og 31,6 mill. kr. i 2003. Dette gir en økning av årlig husleie inkl. FDV-kostnader på 25,6 mill. kr. i 2005. Med en slik investeringsramme vil vi med unntak av 750 m², blant annet ha løst problemene med de midlertidige byggene.

0.6 Forslag til videreføringer av prosjektarbeidet (Kap. 3-6)

- Vi foreslår at det utvikles et oppdateringssystem for databasen.
- Vi anbefaler at det under oppfølgingen av prosjektet foretas en nærmere analyse av dagens konkurranseforhold mellom de ulike utleiery av trafikkstasjonsbygg.
- Det bør utarbeides en mer konkret veiledning for gjennomføring av en problemanalyse og for nytte/kostnadsberegning av aktuelle utbyggingstiltak
- Den interne plan- og beslutningsprosessen for utvikling av trafikkstasjonsanlegg bør kvalitetssikres.
- En utvikling i retning av færre trafikkstasjoner og økt bruk av elektroniske tjenester og mindre behov for fysisk fremmøte, reiser en rekke prinsippsspørsmål som bør utredes nærmere, blant annet:
 1. Skal Statens vegvesen vedta en policy som innebærer å aktivt redusere publikums behov for personlig fremmøte på stasjonene?
 2. Kan vi differensiere våre tjenester og kunder i større grad enn i dag?
 3. Ønsker Statens vegvesen et aktivt samarbeid med for eksempel kommunale servicekontorer på små steder i form av kontorfellesskap eller andre og tettere samarbeidsløsninger? Hvordan skal i så fall de juridiske forhold ivaretas ? (Statens vegvesen som forvaltningsorgan, klagesaker, etc)

4. Hvordan skal det lokale trafikksikkerhetsarbeidet ivaretas dersom kundene får et mer distansert forhold til trafikkstasjonene, og på hvilken måte bibeholdes den autoritet og troverdighet ansatte på trafikkstasjonene i dag har, dersom de mer driftspregede oppgavene på trafikkstasjonene kan tilbys via andre kanaler?

Vi vil anbefale at det arbeides videre med en ytterligere detaljering innen følgende områder:

- Krav til utnyttelse av både eksisterende anlegg og nye anlegg.
- Materialet fra delprosjekt 4 om krav til utstyr for kjøretøykontroll, bør bearbeides videre og utgis som håndbok
- Håndbok 116, om kvalitative standarder for driftsbygg, bør igjen revideres i sin helhet, og utvides med et avsnitt om estetiske krav.

1. Innledning

1.1 Bakgrunn for prosjektet

I St.prp nr. 1, (1998-99) for budsjettermin 1999, står det blant annet:

“ Behovsvurdering av trafikkstasjoner.

På vegvesenets trafikkstasjoner får publikum utført tjenester som blant annet kontroll og registrering av kjøretøy og praktisk og teoretisk førerprøve. I tillegg til fullverdige trafikkstasjoner, hvor alle tjenester tilbys, finnes det også flere ekspedisjonssteder hvor det kun utføres en del av tjenestene, samt enkelte ekspedisjonssteder som kun betjenes enkelte dager i uken. Det finnes til sammen om lag 100 trafikkstasjoner og ekspedisjonssteder.

Som følge av flere nye oppgaver gjennom mange år og sammenslåing av myndighetsfunksjonene mellom drift/vedlikehold og de trafikant- og kjøretøyrelaterte funksjonene i 1995, og dermed økt bemanning på trafikkstasjonene, er plassbehovene i stor grad løst ved hjelp av midlertidige og lite hensiktsmessige brakker. Det er derfor et betydelig behov for å erstatte brakkeløsningene med mer permanente bygg. Dette vil igjen bety en økning av husleiekostnadene.

Som et ledd i arbeidet med effektivisering av etatens virksomhet vil det bli utarbeidet standardkrav på utnyttelse av trafikkstasjonsbygg samt minimumskrav til publikums tilgjengelighet til de tjenester som utføres på trafikkstasjonene. Arbeidet med å utvikle elektroniske tjenester som medfører at publikum i mindre grad vil ha behov for fysisk å møte fram på trafikkstasjonene i framtiden, vil også bli intensivert.

1.2 Mandat

På grunnlag av blant annet en henvendelse fra Samferdselsdepartementet høsten 1997 om innmeldt byggebehov ved trafikkstasjonene, vedtok etatsledelsen høsten 1998 å iverksette et internt prosjekt for å vurdere dette saksområdet og det ble utarbeidet følgende mandat:

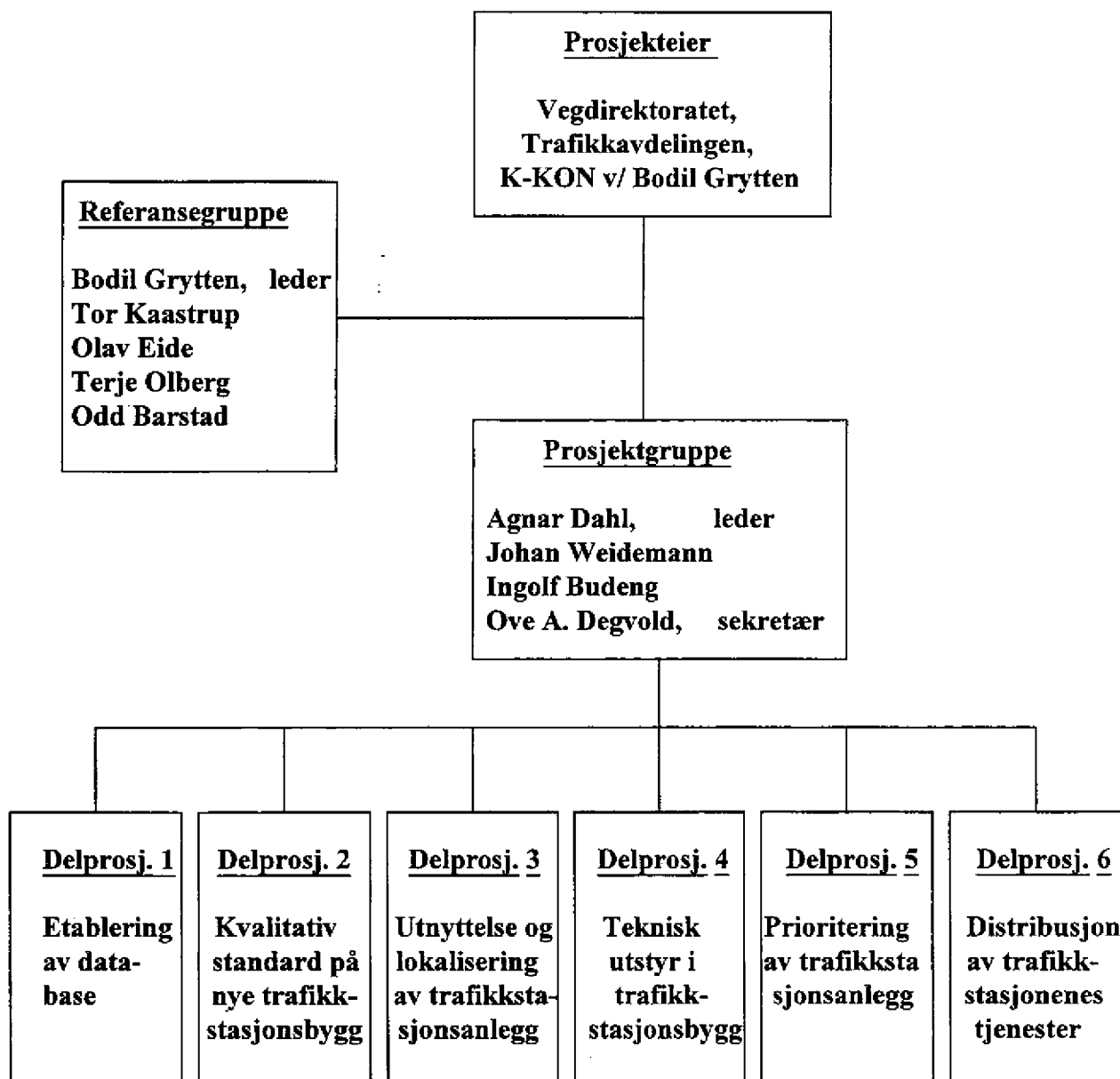
Prosjekt Trafikkstasjonsbygg skal ha:

- etablert en database over alle trafikkstasjonsbygg med opplysninger om standard, alder, kostnader og kapasitet..
- utvikle ensartede kriterier for vurdering av forslag til nybygg/tilbygg og ombygginger.
- utarbeide krav om utnyttelse av lokalene på trafikkstasjonene.
- fastsatt standarder for tilgjengelighet for publikum.
- fastsatt kvalitative standarder for nye trafikkstasjonsbygg.
- utredet hvordan elektroniske tjenester for publikum på trafikant- og kjøretøysiden kan redusere etatens behov for lokaler, samt hvordan nasjonale/regionale elektroniske kommunikasjonsløsninger kan effektivisere administrative funksjoner på trafikkstasjonene.

Prosjektfrist:

Prosjektet skal være avsluttet innen 01.05.99 slik at mulige konsekvenser kan innarbeides i budsjett 2000.

1.3 Organisering og gjennomføring



Gjennomføring

Prosjektgruppa har gjennomført 16 møter og medlemmene har i tiden fra omkring 01.12.99 og fram til 15.05.99 vært frigitt fra linjeorganisasjonen til dette prosjektet med følgende andel av sin arbeidstid:

Agnar Dahl : Minimum 60%
Ove A. Degvold: Maksimum 85%
Johan Weidemann: 20-25%
Ingolf Budeng: 20-40%

Referansegruppa har hatt 3 møter og har gitt vesentlige bidrag til prosjektet. Hovedorganisasjonene er orientert om prosjektet av prosjekteier.

Delprosjektene har hatt følgende bemanning:

- Delprosjekt 1: Ove A. Degvold, Vegdirektoratet
- Delprosjekt 2: Ingolf Budeng, Vegdirektoratet, leder
Magne Noet, Oppland
Per Kr. Elnan, Nord-Trøndelag
Sigurd Kløvfjell, Aust-Agder
- Delprosjekt 3: Johan Weidemann, Oslo, leder
Asbjørn Johnsen, Sør-Trøndelag
Dag Thorson, Hordaland
Arne Johnsen, Møre og Romsdal
- Delprosjekt 4: Finn Larsstuen, Vegdirektoratet, leder
Johan Weidemann, Oslo
Birger Karlson, Oslo (stedfortreder for J. Weidemann)
Kåre O. Halvorsen, Hedmark
Bernt J. Strand, Akershus
- Delprosjekt 5: Agnar Dahl, Vegdirektoratet, leder
Dag Folkestad, Rogaland
Stian Langeland, Telemark
Henry Nymann, Nordland
- Delprosjekt 6: Agnar Dahl, Vegdirektoratet, leder
Odd Barstad, Vegdirektoratet
Bodil Grytten, Vegdirektoratet
Kjell Hasselgren, Vegdirektoratet
Sonja Sporstøl, Vegdirektoratet

1.4 Innholdet i hovedrapporten

Det er utarbeidet egne rapporter fra delprosjekt 1, 2, 3 og 4 og disse foreligger samlet hos prosjekteier. Hovedrapporten er delvis et sammendrag av disse delrapportene, mens rapportene fra delprosjekt 5 og 6 er inkludert direkte i hovedrapporten.

2. Hovedmål for trafikkstasjonenes virksomhet

2.1 Overordnede politiske rammer og styringssignaler

2.1.1 St.meld. nr. 41 (1993-94)

I St.meld. nr. 41 (1993-94) om nytt overordnet styringssystem for Statens vegvesen, står det at framkommelighet er det sentrale målet for Statens Vegvesen, men at miljø og trafiksikkerhet vil være sentrale rammebetingelser. Dessuten er utbygging og utbedring av vegnettet viktig i den geografiske fordelingspolitikken for å opprettholde og utvikle næringsaktivitet og bosetting i distriktene. Videre heter det blant annet at:

“Departementet har lagt til grunn at det er to sentrale hensyn som må ivaretas gjennom utformingen av det overordnede styringssystemet for Statens vegvesen:

- ⇒ god politisk styring
- ⇒ effektivitet

“Departementet tilrår at det under vegsjefen opprettes en egen enhet for produksjonsoppgavene innenfor anlegg og vedlikehold, ledet av en produksjonssjef.”

2.1.2 St.meld. nr. 37 (1996-97)

I St.meld. nr. 37 (1996-97) om “Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007” står det blant annet at:

“For å bedre framkommeligheten på vegnettet, vil Regjeringen:

- legge vekt på god ressursforvaltning og øke innsatsen til drift og vedlikehold.
- utbedre riksvegnettet i områder med store framkommelighetsproblemer.
- legge fast dekke på riksveger som fremdeles har grusdekke.
- forlenge åpningstidene for ferjer i prioriterte samband.
- avlaste vegnettet ved å utvikle infrastrukturen for kollektivtransporten.
- bedre tilbudet til gående og syklende”.

“Samferdselsdepartementet ser det som viktig å fortsette arbeidet for å redusere ulykkesrisikoen og alvorlighetsgraden i de ulykker som inntreffer. Dette vil bli gjort gjennom:

- utbygging og vedlikehold av vegnettet.
- spesielle trafiksikkerhetstiltak på vegnettet, som:
 - * vegbelysning
 - * utbedring av kryss og ulykkespunkter
 - * forbedret varslings ved hendelser i tunneler
 - * tiltak knyttet til trafikanten og kjøretøyet, som:
 - ◇ økt bruk av automatisk trafikkontroll
 - ◇ økt teknisk utekontroll
 - ◇ bedre informasjon
 - ◇ økt bilbeltebruk
 - ◇ forbedret kjøretøykontroll
 - ◇ redusert promillegrense til 0,2
 - ◇ bedre føreropplæring”

2.2 Interne mål for trafikkstasjonenes virksomhet

2.2.1 Grunnlag og rammer for trafikkstasjonenes virksomhet

- Det ble i 1995 uttalt at hovedmålsettinger med den nye organiseringen av Statens vegvesen var å:
 - ⇒ Skille myndighet og produksjon
 - ⇒ Få en mer profesjonell byggherre
 - ⇒ Styrke miljøarbeidet
 - ⇒ Styrke etatens bidrag i samfunnsplanleggingen
 - ⇒ Synliggjøre etatens innsats mht. trafikksikkerhet og trafikkavvikling
- For trafikkavdelingen ble det i desember 1995 formulert følgende grunnlag for den framtidige virksomheten:
 - ⇒ Trafikkavdelingen skal bidra til effektiv og sikker trafikkavvikling og sørge for et godt vedlikehold av riks- og fylkesvegnettet
 - ⇒ Trafikkavdelingen skal gjennom sin informasjons- og kontrollvirksomhet bidra til at trafikanter har tilstrekkelig kunnskap og ferdigheter og at kjøretøy tilfredsstillende sikkerhetsmessige og miljømessige krav.
 - ⇒ Trafikkavdelingen skal utfra sin kunnskap om vegnettets tilstand og om fremtidige transportbehov, i samråd med planmyndighetene i kommuner og fylke foreslå tiltak for å utvikle vegtrafikksystemet i takt med samfunnets behov.

2.2.2 Overordnet målsetting for trafikkstasjonenes virksomhet

Prosjektgruppen vil foreslå følgende interne målsettinger for trafikkstasjonenes virksomhet:

- Myndighet- og kompetanse

Trafikkstasjonene har utøvende ansvar for drift og vedlikehold av riks- og fylkesvegnettet, trafikken, kjøretøyene og trafikantene og skal være et veg- og trafikkfaglig myndighetscenter med god kompetanse innen disse fagfelt.

- Mål- og resultatstyring

Trafikkstasjonene skal utføre oppgavene på en mest mulig effektiv måte, med grunnlag i målstyring og med entydig sammenheng mellom tildelte ressurser og resultatansvar.

- Sikkerhet og service

Driften av trafikkstasjonene skal bygge på kvalitetssikring i alle ledd, med vekt på god service til trafikantene og øvrige kunder. Trafikkstasjonene skal bidra til trygge og levedyktige lokalsamfunn.

2.2.3 Visjon

På grunnlag av mandatet har prosjektgruppen formulert følgende visjon for arbeidet med prosjektet:

⇒ Det er et overordnet mål for prosjektet å bidra til å harmonisere standarden på våre trafikkstasjonsanlegg, herunder utekontrollstasjoner, og til å effektivisere driften av disse.

Med utekontrollstasjoner menes i denne rapporten utekontrollanlegg med vekt, bremseprøver og kontorbygg og med eller uten fast bemanning.

3. DAGENS SITUASJON OG PROBLEMANALYSE

Vi vil i dette kapittelet beskrive dagens situasjon vedrørende trafikkstasjonsbygg og gi en analyse av de utfordringer vi mener at etaten står foran på dette området.

3.1 Generelt

Vegdirektoratet har ved flere anledninger registrert et omfattende byggebehov ved våre trafikkstasjoner. Behovet har utviklet seg over mange år og er blant annet en følge av omorganiseringen som ble foretatt i 1995. Det interne handlingsprogrammet for 1998-2001 forespeiler et behov for nybygg/tilbygg ved 33 av våre trafikkstasjoner. Våren 1998 ble det i tillegg gjort en supplerende kartlegging av behovet for nybygg/tilbygg. Denne kartleggingen viste et enda større behov og at det foreligger utbyggingsplaner for mer en halvparten av landets trafikkstasjoner. Samlet kan dette bety at en husleieøkning flere titalls millioner kroner blir realisert innen 2001 og en økning på ytterligere flere titalls millioner i resten av langtidsplanperioden fram til 2007. Dette vil bety en vesentlig økning av våre interne kostnader uten en tilsvarende økning i produksjonen.

Sammen med en antatt svak kapasitetsutnyttelse av kontrollhallene understreket dette Vegdirektoratets behov for å ha bedre kunnskap om situasjon ved trafikkstasjonene våre. Vegdirektoratets prioriteringer har hittil bygd på innholdet i vegkontorenes søknader og Vegdirektoratets generelle kunnskap om de lokale forholdene.

På denne bakgrunn ble "Prosjekt Trafikkstasjonsbygg" satt i gang, og med en målsetting om at det blant annet skal gi Vegdirektoratet bedre grunnlag for de årlige prioriteringene av nybygg/tilbygg. Disse prioriteringene benyttes blant annet som grunnlag for Stortingets behandling av budsjettet til Statsbygg.

3.2 Dagens situasjon – Registrerte data om trafikkstasjonene

3.2.1 Databasen

Forholdene ved samtlige trafikk- og utekontrollstasjoner ble vinteren 1999 innsamlet og registrert i en sentral database i Vegdirektoratet. Databasesystemet er bygd opp i Excel og er tilgjengelig på Trafikkavdelingens felles område. Systembeskrivelsen kan leses i sin helhet i rapporten fra Delprosjekt 1.

- **Datainnsamling**

Undersøkelsen, som ble sendt ut til alle vegkontorene, inneholdt spørsmål om følgende tema:

- ⇒ Generelt om stasjonen (størrelse, eierforhold, husleie + FDV kostnader, mm)
- ⇒ Ressurser og driftsresultater (årsverk, antall ansatte, produksjon mm)
- ⇒ Fakta om byggene på anlegget (eierforhold, bruksareal, antall kontrolløp m.m.)
- ⇒ Fakta om kontrolløpene (Lengde, bredde, porthøyde, utstyr m.m.)
- ⇒ HMS-vurderinger (personlige vurderinger)

Totalt var undersøkelsen på ca. 150 spørsmål og tidsforbruket ved registrering av dataene ble stipulert til ca. 5 timer pr. stasjon.

- **Kvalitetssikring**

Etterhvert som registreringsskjemaene ble sent inn elektronisk, ble informasjonen lagret på et fellesområde for videre behandling. Prosjektledelsen og sekretariatet har kvalitetssikret og bearbeidet materialet i flere runder, blant annet på grunnlag av telefonisk kontakt med nesten samtlige trafikkstasjoner. Situasjonen ute på trafikkstasjonene når det gjelder bygg og arealbruk er imidlertid så variert at det ikke kan utelukkes at det fortsatt finnes feil eller forhold som medfører at enkelte informasjoner kan være lite representative for den aktuelle trafikkstasjon.

Vi foreslår at det senere utvikles et oppdateringssystem for databasen.

- **Rapporter**

En utskrift av de innsamlede data for den enkelte trafikkstasjon danner basis og er første trinn i databaserapportene. På grunnlag av de registrerte data er det utarbeidet en "Landsoversikt over faktaopplysninger om trafikkstasjoner i Norge", og det vises til vedlegg nr. 1.

I tillegg er det for den enkelte trafikkstasjon beregnet et sett nøkkeltall. Dette er blant annet beregninger av en rekke mer relative tall, som forteller noe mer om situasjonen på den enkelte trafikkstasjon i forhold til andre, som for eksempel husleie pr. årsverk (å.v.), bruksareal pr. å.v. utnyttelse av kontrollhaller og produktivitet. Disse nøkkeltallene er samlet i en "Landsoversikt over nøkkeltall for trafikkstasjoner i Norge" og det vises til vedlegg nr. 2. Vedlagte rapporter er sortert på grunnlag av fylkesnummer og distriktsnummer, men kan også sorteres etter andre kriterier.

I tillegg til disse to rapportene inneholder rapporten fra delprosjekt 1 også følgende fire temarapporter, med utgangspunkt i landsoversikten for nøkkeltall:

1. Nøkkeltall for HMS-vurderinger
2. Nøkkeltall for Arealbruk
3. Nøkkeltall for Produktivitet
4. Nøkkeltall for Økonomi

3.2.2 Organisasjon

- **Generelt**

De fleste av dagens trafikkdistrikter har sin bakgrunn i de tidligere biltilsynsdistriktene. Det er i dag etablert 72 registreringsdistrikt og hvor vi har registrert i alt 81 trafikkstasjoner. Hvert trafiktdistrikt er knyttet opp imot kommunegrensene.

- **Veglengder**

Totalt har trafiktdistriktene i Statens vegvesen ansvaret for 27094 km fylkesveg og 26584 km riksveg pr. 01.01.98

- **Kjøretøyer**

Det er totalt registrert 3,25 mill. kjøretøy i Norge pr. 01.01.98 og av disse er 2,17 mill. biler og 1,08 mill. andre kjøretøyer. Det betyr i gjennomsnitt 0,49 biler og 0,74 kjøretøyer pr. innbygger.

3.2.3 Trafikkstasjonsanlegg

- Antall anlegg

Etter omorganiseringen i 1995 var det et mål å få full samlokalisering innen 2000. Statens vegvesen er foreløpig ikke helt i mål med denne strukturendringen, og dette kan være noe av årsaken til at bemanningen i dag fortsatt er fordelt på 81 trafikkstasjoner, mens vi bare har 72 registreringsdistrikt og enda færre distriktsledere. I tillegg til disse anleggene er det registrert 11 utekontrollstasjoner med bremseprøver. Antallet trafikkstasjoner pr. fylke varierer fra 1 til 10 stasjoner.

- Bemanning

Til sammen utføres det 1452 årsverk av 1540 ansatte ved våre trafikkstasjoner.(pr. 01.01.99) I gjennomsnittet for hele landet er dette 17,9 å.v. eller 19 ansatte pr. stasjon.

Antall årsverk pr. stasjonene varierer mellom 101,5 for Oslo trafikkstasjon og til 1,1 årsverk på Røros veg- og trafikkstasjon

- Tomtearealer

Tomtearealene som Statens vegvesen disponerer på trafikkstasjonene utgjør ca. 1000 dekar (da). Gjennomsnittet pr. stasjon ligger på 13,2 da. Tomtestørrelsene varierer imidlertid mellom 64,2 og 0,5 da og med Bodø trafikkstasjon med den romsligste tomten og Horten trafikkstasjon med den minste.

- Bygningsarealer

Disponibelt bruksareal (BRA) utgjør for hele landet ca 83 250 m². Gjennomsnittet pr. stasjon utgjør 1030 m² og variasjonen mellom stasjonene ligger på 5002 m² for Oslo trafikkstasjon og 52 m² for Sørvik veg- og trafikkstasjon. Totalt bruksareal inkludert kontroll-løpene utgjør i gjennomsnitt 57,4 m² pr. årsverk for hele landet. Dersom vi holder kontroll-løpene utenfor blir gjennomsnittet 42,0 m². Snittet for de fire nyeste stasjonene, (Jessheim, Kongsvinger, Egersund og Arendal), ligger på 73,6 m² pr. å.v. inkl. hallene og 53,9 m² pr. å.v. ekskl. hallene.

- Kontrollhaller

Trafikkstasjonene disponerer 95 kontrollløp for lette kjøretøyer og 71 løp for tunge kjøretøyer

- Eierforhold

Vi har mange ulike eiere av trafikkstasjonsanleggene til Statens vegvesen og gruppevis fordeler det seg på følgende måte:

- * 26 % av anleggene eies av private
- * 43 % av anleggene eies av Statsbygg
- * 31 % av anleggene eies av Statens vegvesen

Prosjektet har ikke hatt tid til å studere dette materialet godt nok til å kunne si noe om det er noen systematiske forskjeller mellom de ulike eiergrupper når det blant annet gjelder kostnader og standard, men vi vil anbefale at det under oppfølgingen av prosjektet foretas en nærmere analyse av dette.

Utekontrollstasjonene eies helt og holdent av Statens vegvesen.

- **Husleiekostnader**

Vi betalte i 1998 i alt 87,3 mill.kr. i direkte husleie og i tillegg 25,0 mill. kroner i FDV-kostnader (forvaltning, drift og vedlikehold av trafikkstasjonsanleggene). Samlet hadde vi dermed 112,3 mill. kr. i direkte kostnader til leie og drift av lokaler og tomteområder.

For alle trafikkstasjonene betyr dette et gjennomsnitt på 1350 kr. pr. m² og 77500 kr. pr. å.v. Til sammenligning var gjennomsnittet for fire av våre nyeste trafikkstasjoner (Jessheim, Kongsvinger, Egersund og Arendal) 2250 kr. pr. m² og 165 750 kr. pr. å.v.

- **Midlertidige bygg**

Statens vegvesen har i lang tid måttet benytte seg av midlertidige bygg på trafikkstasjonene for å dekke behovet for kontorplasser og andre administrative areal. Det finnes derfor relativt store arealer som betegnes som midlertidige (brakker).

På landsbasis har vi i dette prosjektet registrert arealene i de midlertidige byggene til ca 4350 m² fordelt på 21 stasjoner. Det er allerede vedtatt en utbygging i 1999 som reduserer dette tallet med 516 m², slik at vi nå egentlig står tilbake med 3834 m², fordelt på 19 stasjoner og tilsvarer 4,7 % av den totale bygningsmassen.

- **Pålegg fra offentlig myndighet**

Det foreligger tidsbegrenset brukstillatelse eller andre pålegg fra offentlig myndigheter på 15 trafikkstasjoner i landet, hvorav 11 gjelder midlertidige bygg. Dette kan være ulike typer pålegg, fra for eksempel Arbeidstilsynet (6 stk) eller kommunale bygningsmyndigheter. Forholdene som må utbedres kan være alt fra nytt ventilasjonssystem til utbedringer av mindre art, som reparasjon av pipe og elektrisk anlegg mm. Tidsbegrenset brukstillatelse er som regel knyttet til midlertidige bygg (brakker).

3.2.4 Virksomhet

- **Vegforvaltning**

Anslagsvis 10-20% av bemanningen på trafikkstasjonene arbeider med vegforvaltning og byggherreoppgaver. Byggherrerollen er fortsatt i utvikling. Det samme kan sies om samarbeidet mellom faggruppe vegforvaltning og faggruppene innen trafikant og kjøretøy.

- Trafikant og kjøretøyforvaltning

Produksjonstallene for 1998 :

Antall utstedte førerkort	265 000
Antall utstedte vognkort	918 000
Antall praktiske førerprøver	116 000
Kjøre- og hviletidskontroller på veg	122 000
Kjøre- og hviletidskontroller i bedrift	103 000
Sum kjøre- og hviletidskontroller	225 000
Antall myndighetskontroller i hall	93 000
Antall periodisk kontroll lette	82 200
Antall periodisk mellomtunge	5 700
Antall periodisk kontroll tunge	7 700
Sum periodisk kontroll	95 600
Tungtransportkontroller	129 400
Bilbeltekontroll	345 000

- Økonomisk omsetning

Det samlede forbruket på kap. 1321, post 23 , Drift av statens veger, var i 1998 på 5 173,8 mill kr.. Av dette ble 554,3 mill. kroner forbrukt på underpost 2.1 og 2.2, trafikant og kjøretøy.

En rekke av våre tjenester på trafikkstasjonene er i prinsippet bruker-betalt etter selvkostprinsippet og i 1998 ble det innbetalt følgende gebyr, som derfor inngår i finansieringen av vegvesenets virksomhet:

- Førerprøver	125	mill. kr.
- Dagprøve kjennemerker	44	“
- Periodiske kontroller	44	“
- Påskiltnings gebyr	5	“
<u>SUM</u>	<u>218</u>	<u>mill. kr.</u>

Det vil si at nesten 40% av utgiftene i 1998 på underpostene 2.1 og 2.2 , trafikant og kjøretøy ble finansiert gjennom gebyr.

3.3 Problemanalyse

3.3.1 Organisasjon

- Manglende integrering

Ett av målene med omorganiseringen i 1995 var å få til en integrering mellom ansatte med vegkompetanse og ansatte med trafikant/kjøretøykompetanse. Tiden har vist at dette kanskje har vært vanskeligere enn ventet, og vi sliter fortsatt med at vi ennå ikke har fått til den fysiske samlokaliseringen fullt ut.

- **Distriktsinndeling og regionalisering**

Dagens trafikkdistrikter bygger på kommune- og fylkesgrenser. Hensynet til våre kunder og vår egen drift skulle i enkelte tilfeller tilsi en noe annen distriktsinndeling og det vil i framtida bli en utfordring å kunne ha et "grenseløst" forhold til våre kunder.

Arbeidet med å regionalisere enkelte av våre tjenester har såvidt begynt og det er grunn til å tro at dette vil bli mer omfattende. Det vil bli en utfordring i forhold til grunnlag og rammer for trafikkstasjonene og mål- og rammestyringssystemet vårt å få dette til å fungere. Vi vil få mer kompliserte ansvarsgrenser og ansvarslinjer, og det vil kanskje bli nødvendig å utvikle nye ansvars- og ledelsesprinsipper.

3.3.2 Trafikkstasjonsanlegg

- **Registrert byggebehov**

Våren 1998 ble det gjennomført en registrering av fylkenes behov for bygningsmessige tiltak i perioden 1998-2001. I noen tilfeller er det nå allerede tatt i bruk nye lokaler og andre prosjekter er vedtatt oppstartet i 1999.

Utfra de nevnte registreringene står det nå tilbake et behov for bygningsmessige tiltak tilsvarende en investering på 406,6 mill. kr og økning av den årlige husleia med omkring 25,6 mill. kr..

- **Midlertidige bygg**

I dette prosjektet har vi registrert omkring 4350 m² lokaler som midlertidige og med unntak av 750 m² inngår disse arealene i det byggebehovet som ble registrert våren 1998. Det er i 1999 vedtatt en utbygging, som reduserer dette tallet med 516 m², slik at vi nå reelt står tilbake med 3834 m² midlertidige lokaler. Det er varierende standard på de midlertidige byggene, men jevnt over er det en klar forventning om at dette bare skal være en kortvarig løsning.

Dersom vi skulle erstatte disse resterende midlertidige byggene med tilsvarende antall m² permanente anlegg, så ville dette alene utfra våre anslag, bety et investeringsbehov i størrelsesordenen 60-65 mill. kr. og en økning av den årlige husleia på omkring 4 mill. kr.

- **Offentlige pålegg**

Som et offentlig myndighetsorgan bør vegvesenet ha som et klart uttalt mål, at vi skal etterkomme alle offentlige pålegg snarest mulig. På dette grunnlaget er det et problem for oss at vi har 15 offentlige pålegg som vi ikke har imøtekommet. 11 av disse påleggene gjelder midlertidige bygg. I tillegg er det grunn til å tro at forholdene ved mange andre trafikkstasjoner heller ikke tilfredsstillende for eksempel Arbeidstilsynets krav fullt ut. Det vil si at vi kanskje har et stort antall potensielle pålegg fra Arbeidstilsynet, dersom det skulle bli fokusert på forholdene. Spesielt gjelder nok dette mange av de midlertidige byggene.

- **HMS-vurderinger**

Vi har bedt distriktslederne om en vurdering av ulike sider ved HMS-forholdene på trafikkstasjonene og på en skala fra 1 til 4 som best, fikk vi et gjennomsnitt på 2,6, men med

store variasjoner. Denne type registreringer kan være svært subjektive, men det er ingen tvil om at vi har vesentlige arbeidsmiljøproblemer på enkelte stasjoner.

- Tomtearealer

Med en gjennomsnittlig tomtestørrelse på bare 13,2 da, er det ingen tvil om at virksomheten på mange trafikkstasjoner i dag er hemmet av trange utomhusarealer. Dette medfører problematisk intern trafikkavvikling, redusert effektivitet og økte kostnader. I tillegg vil vi ikke kunne tilby trafikkskolene og publikum egnede øvingsarealer i kjøreopplæringen.

- Bygningsarealer

På grunnlag av registreringene har vi beregnet det samlede bruksareal (BRA) på trafikkstasjonene, inkludert kontrollhallene i forhold til antallet å.v.. Beregningene viser at det er store variasjoner. På enkelte trafikkstasjoner det meget trangt (25-30 m² pr. å.v.), men da det likevel er et gjennomsnitt på 57,4 m² pr. å.v., tyder det på at det også er mange trafikkstasjoner som har rikelig med arealer. Snittet for de nyeste stasjonene (Jessheim, Egersund, Arendal og Kongsvinger) ligger på 73,6 m² pr. å.v., og med en variasjon på mellom 64 og 85 m² pr. å.v.. I flere av de nye anlegget er det innebygd noe reserve for framtidig bemanningsøkning.

For totalt bruksareal utenom kontroll-løpene ligger gjennomsnittet av trafikkstasjonene på 42,0 m² pr. årsverk totalt på stasjonen. Gjennomsnittet for de fire nyeste ligger på 53,9 m² og med en variasjon på mellom 41 og 61.

Til tross for at det ved enkelte trafikkstasjoner i dag er stor mangel på bruksarealer, er det også relativt romslig på mange stasjoner. Det er grunn til å tro at Statens vegvesen på slike stasjoner i dag disponerer omkring 10 000 m² bruksareal mer enn det vi har behov for, sett i forhold til dagens bemanning og aktivitet. Det betyr en teoretisk merkostnad på 13-14 mill. kr. pr år i forhold til en ønsket arealutnyttelse.

- Hallkapasiteten

Vi har registrert en svak utnyttelse av kontrollhallene våre, og spesielt dårlig er det for tungbil-løpene.

Vi har i kap. 5 beregnet en "normal" kapasitet i ett kontrolløp for lette kjøretøyer til 3500 kjt. pr. år. og en "høy" kapasitet til 10500 kjt. pr. løp pr. år. For tunge kjøretøyer er tilsvarende tall 1200 og 3600 kjøretøyer.

Vi har registrert gjennomsnittlig antall lette kjøretøykontroller pr. løp til 1910 og tunge til 550. Det vil si at vi i 1998 utfra "normal" kapasitet hadde 55% kapasitetsutnyttelse av kontrolløpene for lette kjøretøyer og 46% utnyttelse av tungbilløpene.

Sett i forhold til alternativet med "høy" utnyttelse av hallene, hadde vi bare henholdsvis 18% og 15% kapasitetsutnyttelse.. Til orientering betaler vi i dag i gjennomsnitt omkring 0,25 mill.kr. i husleie pr.kontrolløp pr. år.

3.3.3 Forholdet til Statsbygg

Tradisjonelt har Statsbygg finansiert og bygd de trafikkstasjonene som er spesielt planlagt for vegvesenet. Således eies 46 % av trafikkstasjonene av Statsbygg og vårt forhold til Statsbygg kan beskrives som følger:

1. Prioriteringsordningen for statens byggevirksomhet.
For at vegvesenets trafikkstasjonsprosjekter skal registreres i prioriteringsordningen for statens byggevirksomhet inviterer Statsbygg til budsjettmøte primo november hvert år. Møtene avholdes som regel innen 20. desember med deltakelse fra Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet og Statsbygg.
2. Finansiering.
Prosjekter som ønskes fremmet mot "profilpotten" må være oversendt til Statsbygg i form av et oppdragsbrev innen 1. desember. Siden 1998 gjelder imidlertid en parallell finansieringsordning for prosjekter med en kostnadsramme på inntil 100 mill. kr., såkalte "kurantprosjekter".

Finansdepartementets forutsetninger for denne finansieringsordningen er at fagdepartementet må dekke alle leieutgiftene innenfor uendret budsjettamme. For Statens vegvesen betyr dette at husleia må dekkes innenfor tildelte rammer.

På grunnlag av godkjente prioriteringslister utarbeider Statsbygg i januar en samlet prioriteringsliste for byggeprosjekter under alle departementer. Denne listen justeres i mai.
3. Privat/kommunal finansiering
Som konkurrent eller korrektiv til Statsbyggs finansiering og bygging av trafikkstasjoner, har Samferdselsdepartementet åpnet for privat eller kommunal finansiering.
4. Erfaringer med Statsbygg som byggherre.
Statsbygg gjennomfører byggeprosjektene på en profesjonell måte og med godt resultat. Brukernes innvendinger har vært for lang gjennomføringstid.
5. Eksisterende leieavtaler med Statsbygg
Det anbefales at de leieavtaler som Statens vegvesen har med Statsbygg bør sees over og om mulig reforhandles for å oppnå en rimeligere husleie.

3.4 Forslag til videreføring

- Det foreslås at det senere utvikles et oppdateringssystem for databasen.
- Prosjektgruppa vil anbefale at det under oppfølgingen av prosjektet foretas en nærmere analyse av dagens konkurranseforhold mellom de ulike byggherrene.
- Det bør utvikles systemer som i større grad motiverer til økt utnyttelse av kontrollhallene

4. Utvikling av trafikkstasjonenes virksomhet

Vi vil i dette kapittelet se nærmere på hvordan vi tror at våre tjenester vil kunne utvikle seg de nærmeste ti årene og hvilke konsekvenser dette vil ha for behov for bemanning og dermed behovet for lokaler.

4.1 Generelt

Utviklingen innen informasjons- og kommunikasjonsteknologi har gitt mange nye muligheter for bedre og raskere tilgjengelighet til informasjon og bedre service ovenfor de som søker offentlige tjenester. Statens vegvesen har i de seneste årene i stor grad tatt i bruk den nye teknologien, men fortsatt gjenstår en god del.

I årene som kommer vil Statens vegvesen stå ovenfor økte krav til tilgjengelighet og service. Mange av disse kravene vil i stor grad være styrt av informasjons- og kommunikasjonsteknologiens utvikling og i hvilken grad samfunnet for øvrig gjør bruk av denne. I fremtiden vil mulighetene for publikum til å få utført tjenester fra offentlig forvaltning hjemmefra øke sterkt. Teknologien vil i stor grad samkjøre informasjonen fra forskjellige etater og slik at publikum lett kan finne frem. Behov for personlig fremmøte for å få utført tjenester vil reduseres sterkt og saksbehandlingen vil skje langt raskere.

For Statens vegvesens trafikkstasjoner vil dette medføre at vår kompetanse vil måtte endres i takt med den teknologiske utvikling. En stor del av saksbehandlingen vil bli utført ved hjelp av E-post eller Internett. Informasjon til publikum vil i hovedsak bli gjort over Internett eller interaktivt tekst-tv. De tradisjonelle distriktsgrensene vil bli mer og mer visket ut og publikum kan i prinsippet få utført sine tjenester ved den stasjon som passer best og uansett hvor man ringer fra, vil henvendelsene blir rutet til det sted i landet som best kan besvare saken.

Behovet for trafikkstasjoner antas å være synkende i årene framover og antall stasjoner vil i stor grad være styrt av tjenester hvor det fortsatt kreves personlig fremmøte, så som førerprøver, bilkontroll o.lign. En del oppgaver vil være spesialisert dvs. at de ikke utføres av alle stasjoner, men at enkelte stasjoner i større regioner blir tillagt spesialoppgaver.

4.2 Våre tjenester - mulig utvikling fram mot 2010

4.2.1 Trafikant og kjøretøyforvaltning

Hovedtyngden av arbeidsoppgavene innen trafikant og kjøretøy ligger innenfor områdene førerkort og registrering av kjøretøy. Forvaltningstjenestene innenfor Trafikant og kjøretøy er meget detaljstyrte gjennom lover og forskrifter. Oppgavene som utføres er i stor grad tjenester basert på at kunden må møte opp personlig på trafikkstasjonene. Vi tror at teknologiutviklingen i årene fremover sammen med et revidert regelverk og nye informasjonsformer vil redusere behovet for personlig fremmøte.

Dersom de politiske myndigheter vedtar økt prioritering av trafikksikkerhet og satsing på trafikantene, vil det føre til økte arbeidsoppgaver i forbindelse med føreropplæring, førerprøve

og førerkortutstedelse. Som eksempel kan nevnes fornyelse av førerkortet hvert 10. år. Ny teknologi vil samtidig forenkle arbeidsrutiner og kundebehandling. Det er viktig å merke seg denne dreiningen i kompetansebehovet i forhold til de arbeidsoppgaver som trafikkstasjonene tradisjonelt har hatt, og i stor grad har i dag.

Registrering av kjøretøyer vil kunne forenkles vesentlig i årene fremover ved at rutinene i sterkere grad automatiseres. Dette kan oppnåes gjennom økt bruk av datateknologi og bedre samkjøring med andre etaters og private aktørers datasystemer. Målet må være at opplysninger kun registreres en gang fordi man utnytter muligheten for overføring av data mellom forskjellige datasystemer. En slik utvikling vil gi betydelig reduksjon i bemanningsbehovet innenfor saksbehandling og dataregistrering på trafikkstasjonene.

Betjening av kunder for dagsprøvekjennermerker bør i fremtiden kunne håndteres elektronisk, eventuelt i samarbeid med bilforretninger. Reisebehovet vil derfor kunne reduseres noe og tilgjengeligheten økes.

Det har tradisjonelt vært slik at alle trafikkstasjoner har hatt kompetanse innenfor alle saksområder. For å kunne være konkurransedyktige både hva gjelder kompetanse og pris vil det ikke være mulig å vedlikeholde all type kompetansen for alle. Utviklingen vil gjøre det nødvendig å regionalisere/spesialisere enkelte tjenester.

4.2.2 Kjøretøykontroll i hall

Vi tror omfanget av myndighetskontroll av lette kjøretøyer og motorsykler kan bli noe redusert etterhvert og at vi vil få en regionalisering og spesialisering når det gjelder kontroll av tunge og spesielle kjøretøyer. Samlet vil dette bety noe redusert behov for bemanning til denne oppgaven.

For periodisk kontroll vil arbeidsomfanget delvis være avhengig av hvilken strategi vi velger. Vi tror at det er et potensiale til å kunne øke vår andel noe, men samtidig er det muligheter for økt spesialisering og effektivisering. Samlet ser vi derfor ingen store endringer i bemanningsbehovet eller utnyttelsesgraden av våre eksisterende kontrollhaller, dersom ikke aktiv prøver å påvirke utviklingen. Vi mener at det må være et mål å sikre en bedre utnyttelse av eksisterende kontrollhaller.

4.2.3 Avvikling, tilsyn og kontroll med vegtrafikken

Politiet og Statens vegvesen har i dag et delt ansvar for avvikling, tilsyn og kontroll med vegtrafikken og utfra dagens signaler forventer vi ingen vesentlige snarlige endringer i denne situasjonen, selv om vegvesenet blant annet gjennom den siste omorganiseringen har vist at etaten vil satse sterkere som trafikketat. Vi kan likevel ikke utelukke at det på grunn av for eksempel ulykkessituasjonen, kan skje endringer på ansvarsfordelingen og bemanningsbehovet innen dette området.

Samferdselsdepartementet har uttalt at det av trafiksikkerhetsmessige årsaker ønsker økt satsing på utekontroll og andre trafikant og kjøretøyrettede tiltak. På kort sikt vil dette forutsette noe økt bemanning, men vi tror at en etterhvert vil utvikle mer automatiserte og selvkontrollerende systemer. Dette vil kunne være systemer som automatisk kontrollerer at trafikantene følger spillereglene i trafikken, som for eksempel. ATK, og hvor det eventuelt

reageres med sanksjoner i ettertid.

Departementet har også bedt om at Statens vegvesen i tillegg oppretter tverrfaglige grupper som foretar grundigere analyser av spesielle ulykker, for eksempel ulykker med tunge kjøretøyer.

4.2.4 Informasjon og veiledning

En viktig oppgave for Statens vegvesen er å gi informasjon om regelverket på trafikant- og kjøretøyområdet. Regelverket har blitt stadig mer komplisert, delvis som følge av EU-tilpasningen. Kunden har blitt stadig mer bevisst på hvilke krav og rettigheter de har. Informasjon generelt i samfunnet er blitt mer tilgjengelig. Kunden vil ha informasjonen når han/hun selv ønsker. Dersom Statens vegvesen fortsatt skal kunne være konkurransedyktig, det vil si være i stand til å tilby kunden det han vil ha og til den tid han vil ha det, må etaten ha et bevisst forhold til denne utviklingen.

Informasjonen gis i dag primært ved personlige besøk på stasjonene, gjennom brev og annen skriftlig form, og ikke minst pr. telefon. Informasjon etterspørres på trafikkstasjoner, på vegkontorer og i Vegdirektoratet. Det oppleves som vanskelig å komme til "rett person" på telefon, og ofte må det tas mange telefoner før det oppnås "treff". Spisskompetente medarbeidere oppleves som lite tilgjengelige, da informasjon kun er en av mange oppgaver som disse har.

Informasjonsformidling via personlige besøk, skriftlig saksbehandling og telefon er en lite kostnadseffektiv måte å formidle kunnskap på. Vi må i større grad utvikle massekommunikasjonsmedier som etterspørre selv kan ta i bruk. Vi tenker på databaser med søkemuligheter på regelverk som legges ut på Internett, og etablering av fagfora på nettet.

Telefoninformasjon vil likevel være etterspurt også i fremtiden. Vi mener at det vil være hensiktsmessig å utvikle telefonrutingssystemer slik at brukere over hele landet kan ringe ett telefonnummer og der få svar for eksempel på unntaksartikler i kjøre- og hviletidsforskriften. De som svarer kan sitte hvor som helst i landet, og behøver ikke sitte samlet på ett sted. På denne måten vil også kompetanse kunne opprettholdes og kvaliteten øke, ved at de som svarer får spørsmålene med en viss hyppighet og derfor holder seg varm på saken. Vi tror at det på dette området vil være store muligheter til både å bedre kvaliteten på tjenestene, og samtidig effektivisere disse gjennom regionalisering og bruk av ny teknologi. Det vil si at vi samlet vil kunne få et redusert bemanningsbehov innenfor dette fagområdet.

4.2.5 Vegforvaltning

Vegforvaltningssaker, som blant annet betyr behandling av søknader om skilt, reklame, avkjørsler og kryssinger kan varierer i mengde avhengig av distrikt, men utgjør i dag omlag 10-20% av arbeidsoppgavene ved våre trafikkstasjoner. Noe av denne saksmengden vil forsvinne etterhvert som kommunenes arealplanlegging blir mer detaljert, og mye av det resterende kan nok også sentraliseres eller regionaliseres. Dette er oppgaver som vi inntil de siste årene har arbeidet sterkt for å desentralisere.

Vi tror imidlertid at utviklingen innen blant annet kommunikasjonsteknologien etterhvert vil gi oss muligheter til å løse disse oppgavene på nye måter. Vi tror at Statens vegvesen

etterhvert vil stå relativt fritt i å lokalisere mange av disse arbeidsoppgavene, sett i forhold til hvor kunden oppholder seg, og samtidig øke kvaliteten på saksbehandlingen. Samlet tror vi at dette vil kunne bety en reduksjon i bemanningen.

I mange trafikkdistrikter gjennomføres det i dag tilsyn med hele vegnettet, hvor det benyttes både trafikal og vegteknisk kompetanse. Vi tror at dette er et viktig bidrag i arbeidet med å forenkle vegnettet og tilpasse det til trafikantenes kompetanse.

4.2.6 Drift og vedlikehold

Trafikkavdelingen har byggherreansvaret for alle drifts- og vedlikeholdstiltak på riks- og fylkesvegnettet. Det er grunn til å tro at gjennomføringen av disse tiltakene i framtida i større grad vil kunne bli utført av private entreprenører og dermed vil kravet til økt byggherrekompetanse forsterkes og behovet for bemanning øke.

Dette vil på den ene siden kunne medføre et krav om en sterkere sentralisering når det gjelder utforming og oppfølging av avtaler for å sikre økt kompetanse og en ensartet standard på vegnettet over distriktsgrensene og avtaleområdene. Men på den andre siden er det minst like viktig som tidligere med lokalkunnskap og nærhet til det vegnettet en har ansvaret for.

Det vil derfor innenfor disse arbeidsoppgavene sannsynligvis være nødvendig med en mer fleksibel holdning til tradisjonelle distriktsgrenser og fordeling av arbeidsoppgaver mellom trafikkstasjonene i framtida.

4.2.7 Lokalt trafikksikkerhets- og miljøarbeide

Sentralt under omorganiseringen i 1995 var ønsket om å styrke etatens miljøarbeid og å styrke og synliggjøre etatens innsats for trafikksikkerhet og trafikkavvikling. Trafikkstasjonene skulle være trafikkavdelingens forlengede arm i lokalmiljøet og forestå disse oppgavene der. Blant slike oppgaver kan nevnes trafikksikkerhetsarbeid i samarbeid med kommuner, skoler osv. I mange fylker inngår også behandling av arealplaner i trafikkstasjonenes oppgaver. En slik satsing vil bety behov for økt bemanning.

Trafikkstasjonene har kompetanse og autoritet i lokalmiljøet til å gjøre slike oppgaver mye takket være sine løpende forvaltningsoppgaver knyttet til trafikanter og kjøretøy. En sterk effektivisering, gjennom automatisering og sentralisering av disse oppgavene vil kunne svekke trafikkstasjonenes rolle i det lokale trafikksikkerhets- og miljøarbeidet.

4.2.8 Oppsummering av bemanningsbehovet som følge av utvikling av våre tjenester

Pkt.	Tjeneste	Bemanning
4.2.1	Trafikant- og kjøretøyforvaltning - Trafikantopplæring	+
4.2.1	Trafikant- og kjøretøyforvaltning - Kjøretøyregistrering	-
4.2.1	Trafikant- og kjøretøyforvaltning - Dagsprøvekjennermerke	-
4.2.2	Kjøretøykontroll	+/-
4.2.3	Avvikling, tilsyn og kontroll med vegtrafikken	+
4.2.4	Informasjon og veiledning	+
4.2.5	Vegforvaltning	-
4.2.6	Drift og vedlikehold - Byggherreansvar	+
4.2.7	Lokalt trafikksikkerhets- og miljøarbeide	+

4.3 Tilgjengelighet og service

I dette avsnittet vil vi se nærmere på hvordan vi kan definere tilgjengelighet og service og hvordan dette påvirker den samlede kvaliteten på våre tjenester.

I utgangspunktet bør Statens vegvesen som offentlig forvaltningsorgan gi rask og effektiv service med god tilgjengelighet til tjenestene. Særlig vil dette gjelde de myndighetsoppgaver som regelverket pålegger publikum å få beslutning på eller få utført hos oss.

Ansvarlig forvaltning av statens ressurser tilsier imidlertid at vår service og publikums tilgjengelighet til våre tjenester må avveies mot utnyttelsesgraden av disponibel personellmessig og teknisk kapasitet. En slik vurdering vil kunne tilsi at det vil være riktig med forskjellig tilgjengelighet for ulike typer tjenester.

4.3.1 Hvem er kunden?

For å kunne foreta en riktig vurdering og prioritering av tilgjengelighet må vi ha en oppfatning om kundestrukturen. Grovt sett kan vi skille mellom privatpersoner, for eksempel førerprøvekandidater, og profesjonelle kunder (firmaer, personer) som bilforretninger, kjøreskoler etc. Nedenfor er de største kundegruppene og deres karakteristika listet opp.

- Førerprøvekandidater – under 20 år, privatpersoner, reiser kollektivt eller ledsages av bil fra kjøreskole, ”to ganger i livet-besøk”, høyt antall enkeltpersoner. Det avlegges 116 000 førerprøver årlig.
- Kunder som skal bytte/få nytt førerkort – privatpersoner, reiser i dag med egen bil eller kollektivt, enkeltpersoner, ”få ganger i livet-besøk”. Det utstedes 265 000 førerkort årlig.
- Bileiere som skal ha kjøretøyet kontrollert/registrert (også dagsprøvekjennermerker) – privatpersoner og firmaer, reiser i dag med egen bil. Ca. 100.000 periodisk kontrollkunder pr. år, noe færre andre kontrollkunder årlig. Fysisk kontroll av kjøretøy krever naturlig nok fysisk fremmøte på stasjonene. Dessuten utstedes det 200 000 vognkort pr. år, hovedsakelig i forbindelse med adresseendring og tap. En stor del av dette er privatkunder, men det skjer som oftest pr. post.

- Bilforhandlere som skal ha kjøretøyer registrert – reiser med egen bil, få kunder, mange besøk pr år, daglig for de største. Ca. 225.000 nyregistrerte kjøretøy årlig, samt ca. 490.000 omregistrerte kjøretøy (som også omfatter salg og kjøp mellom privatpersoner).
- ”Alle” som vil ha informasjon om trafikant- og kjøretøyregelverket – privatpersoner og profesjonelle kunder som i dag benytter telefon/brev/besøk, vi snakker her om svært mange kunder (uten at det lett lar seg tallfeste) med vidt ulike behov for informasjon med hensyn på hyppighet og kompleksitet.

4.3.2 Typer av tilgjengelighet

Tilgjengeligheten til trafikkstasjonenes tjenester kan splittes opp i ulike typer av tilgjengelighet, som igjen kan ha ulik betydning for de ulike kundegruppene. Hvor ofte en kunde er avhengig av fysisk å møte frem for å få utført en tjeneste påvirker også hans oppfatning av om eksempelvis reiseavstanden oppleves som lang. Tilgjengeligheten er også et resultat av på hvilken måte trafikkstasjonene tilbyr tjenestene, om de for eksempel kan utføres pr telefon eller om det kreves fysisk fremmøte.

Eksempler på de mest relevante typer tilgjengelighet er:

- Fysisk reiseavstand for kunden
- Kollektivtilbud
- Reisetid
- Åpningstider/besøktider på stasjonen
- Åpningstid telefontjeneste
- Svar-/ventetid før svar telefon
- Treff riktig person på telefon
- Skriftlig saksbehandlingstid
- Ventetid fra timebestilling til effektivering
- Ventetid på stasjonen før og mens tjeneste utføres
- Tilgjengelighet til tjenester via andre kanaler
- Synlighet i telefonkatalog etc
- Kvalitet og effektivitet på utførte tjenester

Et forhold som kompliserer dette bildet er individuelle og geografiske forskjeller på opplevd tilgjengelighet. For eksempel vil akseptabel reisetid/avstand være svært forskjellig mellom sentrale byområder og ute i distriktene.

4.3.3 Betydningen av publikums kostnader for vurdering kvalitet på tilgjengelighet

Tilgjengelighet koster – for kunden, for Statens vegvesen og for samfunnet. Ikke alle tilgjengelighetsfaktorer lar seg kostnadsberegne like lett. Ikke alle kostnadsfaktorer betyr like mye for kundene. Mange av tjenestene på trafikkstasjonene er i dag gebyrbelagt, hvor utgangspunktet er at gebyrinntektene skal dekke etatens kostnader som er forbundet med den aktuelle tjeneste. Gebyrsatsene er lik på landsbasis.

Fastsettelse av et trafikkdistrikt har tatt utgangspunkt i befolkningsmengde, vegnettet, antall registrerte kjøretøy, samt til en viss grad geografisk utstrekning. Den geografiske utstrekning på distriktene varierer imidlertid svært mye, hvilket betyr at kundene har svært forskjellig reiseavstand til stasjonene. Med andre ord er faktisk tilgjengeligheten svært ulik i dag, mens

prisen (gebyret) er den samme. Det vil si at dersom vi ser tilgjengelighet som en del av kvaliteten på den tjenesten kunden betaler for, så praktiseres det i dag en vesentlig forskjellsbehandling av kjøpere av offentlige tjenester.

Reiseavstand må betraktes som et viktig tilgjengelighetskriterium så lenge tjenestene vi yter fordrer fysisk fremmøte av kunden.

4.3.4 Hvilke typer av tilgjengelighet måler vi i dag?

I kontrakten mellom vegsjef og vegdirektør følges tilgjengelighet/service opp med følgende parametre:

- Antall dager ventetid fra timebestilling til utførelse av periodisk kontroll
- Antall dager ventetid fra timebestilling til utførelse av førerprøve
- Antall minutter ventetid fra fysisk ankomst stasjon til tjeneste er utført

Det vil si at vi i dag bare har mål på tjenester som fordrer fysisk fremmøte.

Prosjektgruppen vil påpeke behovet for oppfølging av tilgjengelighet og service også på tjenester som ikke fordrer fysisk fremmøte da disse antas å utgjøre en vesentlig større andel av de samlede tjenestene i fremtiden.

4.3.5 Fremtidig utvikling

Som grunnlag for vår vurdering av framtidig tilgjengelighet har vi tatt utgangspunkt i følgende forutsetninger:

1. Kravet til kvalitet, service og tilgjengelighet i offentlig forvaltning vil øke i fremtiden, og etatene vil bli pålagt forpliktelser i form av serviceerklæringer eller andre kontrakter.
2. De samlede tilgjengelighetskostnadene for publikum skal ikke øke.
3. De samlede offentlige utgiftene skal ikke øke.

Ut fra disse forutsetningene mener vi at det vil være naturlig å trekke følgende generelle konsekvenser:

1. En økende andel av tjenestene vil foregå via elektroniske kommunikasjonsløsninger og det vil bli mindre behov for fysiske besøk. Det vil tilsi at antall trafikkstasjonsbygg kan reduseres og reiseavstandene øke, uten at den totale tilgjengeligheten til tjenestene reduseres.
2. Lokalisering av trafikkstasjoner vil i større grad kunne skje ut fra hensynet til effektiv og økonomisk drift.
3. Samarbeidsløsninger med andre offentlige etater om servicekontorer, og med private aktører om kontrollhaller kan tenkes utviklet.
4. Større variasjoner i tjenestespekter mellom stasjonene.
5. Service- og tilgjengelighetskrav må formuleres også for de nye elektroniske kommunikasjonskanalene, eksempler kan være:
 - Svartid på telefon, tid fra tastet nummer til samtalen starter, (sentralisert faglig opplysningstjeneste) (kan enkelt følges opp via moderne telefonsentraler)
 - Svartid på telefon, tid fra tastet nummer til rette vedkommende i Statens vegvesen kommer i tale. (vanskeligere å følge opp)
 - Svartid på databasesøk. (kan også enkelt følges opp)
 - "Åpningstid" på telefonopplysning. (for eksempel antall timer pr. døgn)

Den utviklingen som er skissert foran mener vi konkret bør få følgende konsekvenser for tilgjengeligheten til våre tjenester for de ulike kundegruppene:

1. Førerprøvekandidatene:

Vår oppfatning er at denne kundegruppen "tåler" noe lengre reiseavstand enn de har i dag.

2. Kunder som skal bytte/få nytt førerkort :

Forutsatt løsning på blant annet noen sikkerhetsspørsmål, tror vi at innen 2010 bør denne kundegruppen kunne få utført sine tjenester via telefon eller Internett, og tilgjengeligheten til tjenesten vil altså øke, selv om de kunder som velger å fysisk møte frem må påregne lengre reiseavstand.

• Forslag til målparametre:

- ◊ Kunder som velger fysisk oppmøte: 70% av disse kundene i et trafikkdistrikt bør ha en maksimal reiseavstand på 50 km og en maksimal reisetid på 1 timer.
- ◊ Kunder som velger elektronisk betjening: 24-timers service og mottak av førerkort pr. post innen 5 døgn.

3. Bilforhandlere som skal ha registrert kjøretøyer:

For denne gruppen betyr reiseavstand svært mye med dagens løsning. En elektronisk kommunikasjon mellom bilforhandlere og Statens vegvesen vil kunne redusere reisebehovet betydelig og tilgjengeligheten vil oppleves å øke sterkt.

• Forslag til målparametre:

- ◊ Kunder som velger fysisk oppmøte: 70% av disse kundene i et trafikkdistrikt bør ha en maksimal kjøreavstand på 50 km eller en reisetid på 1 time.
- ◊ Kunder som velger elektronisk betjening: 24-timers service og mottak av vognkort pr. post innen 5 døgn i posten.

4. Øvrige bileiere som skal ha kjøretøyet kontrollert/registrert (også dagsprøvekjennermerker):

Det kan tenkes samarbeidsløsninger mellom vår etat og bilbransjen som gjør det mulig at private bilsalg/-kjøp kan registreres via bilforhandleres fremtidige registreringssystem. En del kunder vil likevel foretrekke å møte fysisk frem på våre stasjoner, selv om disse også må kunne påregne lengre reiseavstand enn i dag.

Betjening av kunder for dagsprøvekjennermerker bør i fremtiden kunne håndteres elektronisk, eventuelt i samarbeid med bilforretninger. Reisebehovet vil derfor kunne reduseres noe og tilgjengeligheten økes.

Når det gjelder fysisk kontroll av kjøretøy blir det både en bedriftsøkonomisk og politisk vurdering i hvilken grad etaten kan og skal, opprettholde kontrolltilbud i fremtiden, spesielt på tynge kjøretøy i små og gravgrendte distrikter.

• Forslag til målparametre:

- ◊ Av hensyn til våre kunder mener vi at Statens vegvesen bør kunne gi et tilbud på kjøretøykontroll, både periodisk og forvaltningsmessig, innenfor en kjøreavstand på 100 km eller en reisetid på 2 timer for 70% av kundene i et trafikkdistrikt.

5. Kunder som vil ha informasjon om regelverk på trafikant- og kjøretøyområdet:
Innen 2010 bør 75% av disse henvendelsene skje ved publikums egne oppslag i vegvesenets elektroniske databaser via telefon eller Internett, og 20% kanaliseres via telefon til spesielle landsdekkende svarsteder. De kunder som selv velger å fysisk møte fram på trafikkstasjonene må påregne noe lengre reiseavstand.
- Forslag til målparametre:
 - ◊ Regelverket for trafikant- og kjøretøysiden skal være tilgjengelig elektronisk hele døgnet.
 - ◊ Ett tastet telefonnummer skal være tilstrekkelig før kunden blir besvart personlig. Den manulle svartjenesten på telefon skal være operativ inne normal arbeidstid

4.3.6 Oppsummering

- Prosjektgruppa anbefaler at utviklingstiltak prioriteres som kan resultere i at publikums behov for å møte fram på trafikkstasjonene for å få utført sine tjenester, reduseres,
- På sikt kan dette gi muligheter for kostnadsbesparelser i driften av trafikkstasjonene, samtidig som service og tilgjengelighet for kundene opprettholdes og til dels blir bedre.
- Mer interessante arbeidsplasser kan utvikles i distriktene i forbindelse med for eksempel spesialiserte telefoniske eller elektroniske informasjonsfunksjoner.

4.4 Effektivitet

I dette avsnittet vil vi belyse områder som vi mener er spesielt avgjørende for vår evne til å drive effektivt både med hensyn på kvalitet og kostnader. Det vil være en forutsetning for fortsatt virksomhet, at vi er konkurransedyktige både med hensyn til kostnader og kvalitet. Innenfor produksjonsvirksomheten vil dette enkelt kunne sammenlignes med privat virksomhet, men også innen myndighetsområdet må vi kunne dokumentere effektivitet og konkurranseevne, sett i forhold til annen offentlig eller privat forvaltning.

4.4.1 Krav til kompetanse

Kompetansebehovet på trafikkstasjonene er en følge av arbeidsoppgavene og det vil derfor være nødvendig med en detaljert avklaring av de enkelte trafikkstasjoners ansvarsområde.

Etatens kompetanse finnes hos de ansatte, i interne rundskriv og retningslinjer, i lover og forskrifter, arkiver, og i elektronisk form som våre databaser og datasystemer. Denne må omsettes på en stadig mer kostnadseffektiv måte. Det innebærer større bruk av elektroniske hjelpeverktøy og elektroniske medier.

Regelverket som etaten forvalter, vil øke i omfang og kompleksitet. Ansatte må i større grad forventes å spesialisere seg på ett fagområde. Vi er allerede inne i en regionalisering av tjenestetilbudet og vi tror at kravet om effektivisering, økt kvalitet og bruk av elektroniske hjelpemidler vil forsterke denne utviklingen. Dette vil medføre at det vil bli variasjon på tjenestetilbudet og dermed også på kompetansebehovet mellom de enkelte trafikkstasjonene. Små stasjoner med få ansatte kan derfor ikke forventes å opprettholde tilstrekkelig kompetanse på alle eksisterende kjerneoppgaver som i dag tilligger trafikkstasjonene.

4.4.2 Bemanningssituasjonen

På grunn av naturlig avgang vil 40 – 50% av dagens kompetanse hos våre ansatte måtte erstattes innen 2010. I tillegg må vi forvente at nyutdannede og nyansatte vil skifte jobb raskere. Det vil si at investering i internopplæring må forrentes på kortere tid enn vi er vant med (åntydningssvis 3 – 5 år).

Dette vil bety store organisatoriske utfordringer for å sikre nødvendig kompetanse og kvalitet på våre tjenester. Det vil bli nødvendig å iverksette tiltak for sikre rekrutteringen, samtidig som det bør settes i gang kontinuerlige utviklingsprogrammer, som gjør det utfordrende å fortsette i etaten..

Figur som viser alderssammensetningen for de ansatte ved trafikkavdelingene i Statens vegvesen i 1998:

Alder	- 20	20 - 29	30 - 39	40 - 49	50 - 59	60 - 62	63 - 66	67 -	Sum
Antall ansatte	9	186	528	714	805	147	75	5	2469

4.4.3 Interne kostnader

Prosjektgruppen tror at Statens vegvesen må forvente at kravet til kostnadseffektivitet vil skjerpes de kommende årene, og at vi i større grad vil måtte tilpasse oss publikums ønsker og behov. Vi må forberede oss på å kunne bli fratatt ansvaret for ulike arbeidsoppgaver, dersom vi ikke på en troverdig måte kan dokumentere vår konkurransevne. Dette betyr blant annet en kritisk gjennomgang av våre interne administrative kostnader, deriblant husleiekostnadene. Registreringene i dette prosjektet har vist at vi har et relativt stort forbedringspotensiale gjennom blant annet bedre utnyttelse av lokalene.

Vi mener at det i tillegg til nye elektroniske hjelpemidler også er et potensiale innen bedre utnyttelse av de elektroniske hjelpemidler som allerede er installert. På enkelte områder kjører vi i dag parallelt med både gamle manuelle systemer og nye elektroniske. Det er behov for en gjennomgående ryddesjau i bruk av gamle registre og informasjonformidlingskanaler.

Utvikling av elektroniske hjelpemidler vil være ressurskrevende og vi mener at dette bør skje i sentral regi for å sikre en kostnadseffektiv og målstyrt utvikling, sikre en koordinering med andre utviklingsprosjekter, sikre kvalitet og sikkerhet i systemene og kompetanse til videre utvikling og drift. Erfaring har vist at det innenfor disse rammer vil være en god løsning å utnytte de ressursene vi har ute i fylkene.

4.4.4 Disponering av eksisterende og fremtidig bygningsmasse

Som beskrevet under kap. 3.3 disponerer Statens vegvesen i dag en stor bygningsmasse, spesielt ute i distriktene. Statens vegvesen eier 31% av trafikkstasjonene, mens 26% eies av private og 43% av Statsbygg.

Vi har som oftest langsiktige leieavtaler og på grunn av beliggenheten er dette ofte eiendommer med relativt begrenset markedsverdi. Dette reduserer våre muligheter til å

gjennomføre en effektiv tilpassing av bygningsmassen i tråd med variasjoner i behovet. For vegvesenets egne lokaler og spesielt der vi har samlokalisering med produksjonsavdelingen, kan en samlet intern vurdering kunne medføre at trafikkavdelingen i enkelte tilfeller vil måtte akseptere en noe ugunstig lokalisering, dårlig utnyttelse og mindre egnede lokaler.

Vegvesenet vil i framtida fortsatt ha store oppgaver og vil spille en viktig rolle ute i distriktene, men spesielt den elektroniske utviklingen vil kunne få store konsekvenser vedrørende riktig lokalisering og nødvendig størrelse på lokalene. Våre behov vil endre seg raskere enn tidligere og vi vil blant annet i større og større grad ha våre servicekontorer "på skjermen". Det vil derfor være viktig, under utviklingen av eksisterende og planleggingen av nye prosjekter, å tenke fleksibilitet i forhold til en eventuell framtidig alternativ bruk av lokalene.

4.5 Prinsipper for lokalisering av trafikkstasjoner og utekontrollstasjoner

Utgangspunktet for enhver drøfting av geografiske lokalisering av trafikk- og utekontrollstasjoner vil være å finne det optimale balansepunkt mellom hensynet til tilgjengelighet for våre kunder og hensynet til effektiv og rasjonell utnyttelse av egne ressurser. De skisserte minimumsmål for tilgjengelighet skal sikre våre kunder en viss minimum service og gir ikke noe direkte mål på for eksempel størrelsen på et effektivt trafikkdistrikt.

4.5.1 Trafikkstasjoner

Dersom vi i dag og uten bindinger til eksisterende bygg skulle bygge ut trafikkstasjoner i Norge, ville det være naturlig å ta utgangspunkt i kundegrunnlaget eller tjenestebehovet, bestemme graden av tilgjengelighet og sette krav til vår egen ressursutnyttelse, og på dette grunnlaget lokalisere og dimensjonere stasjonene.

Prosjektgruppen har ikke i detalj analysert lokalisering og dimensjonering av dagens stasjonsanlegg utfra en slik vurdering, men vi sitter med en klar oppfatning av at vi samlet for alle trafikkstasjonene har en svakere ressursutnyttelse enn ønskelig. Spesielt mener vi at lokalitetene for kjøretøykontroll (kontrollhaller) langt overstiger behovet utfra et rimelige krav til ressursutnyttelse.

En gjennomgang av de enkelte trafikkstasjonsanlegg i forhold til foreslåtte parametere for minimum ressursutnyttelse (jfr. kap. 5) og tilgjengelighet, vil kunne gi grunnlag for vurdering om tjenestetilbudet bør opprettholdes eller overføres (regionaliseres) til andre stasjoner. Vi vil tro at dette særlig vil gjelde tungbilkontroll, men også kjøretøykontroll generelt og førerprøveavvikling bør vurderes som oppgaver egnet for regionalisering. På den annen side vil det også kunne vurderes å opprette mindre tjenstekontorer for enkelte tjenester, eventuelt i samarbeid med andre tjenestetilbud i distriktet. Se nærmere om hensynet til tilgjengelighet og service foran i kap. 4. Hensynet til vår egen ressursutnyttelse og forslag til konkrete krav er nærmere omtalt i neste kapittel. Med unntak av stasjoner under 10-15 å.v. kan vi foreløpig vanskelig se noen klar og systematisk sammenheng mellom størrelsen på stasjonene og ressursutnyttelsen.

For å øke ressursutnyttelsen er det i flere sammenhenger foreslått å kombinere funksjonen som trafikkstasjon og utekontrollstasjon. Vi er enig i at dette bør utredes der det er aktuelt, men utfra en samlet vurdering vil ikke prosjektgruppen foreslå at hensynet til kombinert bruk tillegges avgjørende vekt i forbindelse med lokaliseringen av nye trafikkstasjoner. I enkelte tilfeller vil dette kunne gi økt ressursutnyttelse, men som oftest mener vi at det vil resultere i vesentlig redusert tilgjengelighet og service for hovedtyngden av våre kunder.

Det er bare 10-20% av aktiviteten ved en gjennomsnittlig trafikkstasjon, som er rettet mot trafikk-kontroll i hele trafikkdiriktet, og bare en begrenset del av dette bør naturlig skje i stasjonens nærområde. Vi har hittil få eksempler på vellykkede kombinerte anlegg og prosjektgruppa vil påpeke de store driftsmessige utfordringene som ligger i å kombinere utekontrollvirksomhet og ordinær trafikkstasjonsvirksomhet til samme tid.

4.5.2 Utekontrollstasjoner

Ut i fra vår definisjon skiller utekontrollstasjoner seg fra andre kontrollplasser ved at de har bremseprøver, vekt og kontorbygg. Den utvidede kontrollmuligheten spesielt bremseprøvere innebærer, går på forhold som ikke trenger kontrolleres så ofte, men likevel forhold som ikke tilstrekkelig oppfanges av de årlige periodiske kontroller (bremser). De mer bruksmessige forhold (kjøre- og hviletid, vekt, farlig gods, sikring av last osv.) gjelder forhold som endres for hver tur og følgelig bør kontrolleres langt hyppigere. Til slik kontroll trengs ikke nødvendigvis utekontrollstasjoner, men kan dekkes ved bruk av langt enklere kontrollplasser. Dette er vesentlige forhold som bør legges til grunn når kontrollmuligheter og plasser utredes.

Det har tidligere vært uttalt at 6 utekontrollstasjoner skulle bygges i tilknytning til hovedvegnettet i Norge. Ser man på plasseringen av de stasjoner som er bygd, framstår vegnettet på Østlandet og oppover til Trøndelag godt dekket. Transportrutene som befinner seg mer mot Vestlandet, mangler derimot slike anlegg.

Faste utekontrollstasjoner representerer ofte en stor grad av forutsigbarhet i kontroll-sammenheng. For å motvirke dette, bør utekontrollaktivitet også legges til mindre utbygde anlegg/kontrollplasser på de ulike transportrutene. Slike muligheter antas å være tilstede ved ulike vektstasjoner som allerede er bygd, i tillegg til kontrollplasser av ulike størrelser som ligger langs vegnettet og er egnet til formålet.

Plasseringen av ulike anlegg/plasser for utekontroll må også ses i sammenheng med langtransportens mulighet for å avholde pauser og døgnhvile. Spesielt hvor avvikling av døgnhvile er aktuelt, bør slike anlegg ha en nær plassering i forhold til serviceanlegg/bensinstasjoner. Generelt bør utekontrollstasjoner plasseres sentralt og lett tilgjengelig med ulike servicetilbud i rimelig nærhet. Dette av hensyn til både trafikantene og personellet som skal bemanne dem.

4.6 Forslag til videreføringer

- En utvikling i retning av færre trafikkstasjoner og økt bruk av elektroniske tjenester og mindre behov for fysisk fremmøte reiser en rekke prinsippsspørsmål som bør utredes nærmere:

1. Skal SVV vedta en policy som innebærer å aktivt redusere publikums behov for personlig fremmøte på stasjonene?
2. Kan vi differensiere våre tjenester og kunder i større grad enn i dag?
3. Skal alle kunder behandles likt? Den ene kunden må da betale for den andres evt. bedre produkt. Dilemmaet oppstår i vår rolle som myndighetsutøver i forhold til vår forretningsrolle
4. Vegkontorene ligger i de aller fleste tilfeller geografisk vel så sentralt i byene som trafikkstasjonene gjør der. Bør hensynet til utnyttelse av lokaler være avgjørende for om publikumsrettede oppgaver utføres på stasjonen eller på vegkontoret?
5. Ønsker SVV et aktivt samarbeid med for eksempel kommunale servicekontorer på små steder i form av kontorfellesskap eller andre og tettere samarbeidsløsninger? Hvordan skal i så fall de juridiske forhold ivaretas (SVV som forvaltningsorgan, klagesaker, etc)?
6. Mål- og rammestyrings-systemet må tilpasses økt grad av regionalisering og ulikhet mellom trafikkstasjoner og vegkontor.
7. Hvordan skal det lokale trafikksikkerhetsarbeidet ivaretas dersom kundene får et mer distansert forhold til trafikkstasjonene, og på hvilken måte bibeholdes den autoritet og troverdighet ansatte på trafikkstasjonene i dag har dersom de mer driftspregede oppgavene på trafikkstasjonene kan tilbys via andre kanaler?

Prosjektgruppen finner at disse spørsmålene ligger utenfor prosjektets mandat, men anbefaler at de utredes umiddelbart.

Vi foreslår at behovet for og plasseringer av utekontrollstasjoner i forhold til tungtransportnettet igjen bør bli gjenstand for utredning på landsbasis.

5. Framtidige trafikkstasjonsanlegg

Vi vil dette kapitlet foreslå krav til utnyttelse av lokalene på trafikkstasjonene, kvalitative standarder for nye trafikkstasjonsbygg og krav til utstyr for kjøretøykontroll.

5.1 Krav til utnyttelse og dimensjonering av nye trafikkstasjonsanlegg

Med utgangspunkt i en stipulert eller gitt bemanning på en trafikkstasjon, har vi i det følgende vurdert ulike krav til utnyttelse av et trafikkstasjonsanlegg og dermed også gitt dimensjoneringsrammer for planleggingen av nye prosjekter. Men som et redskap for blant annet å kvalitetssikre bemanningstallet, har vi også utredet en mal for å beregne nødvendig bemanning på en trafikkstasjon utfra statistiske fakta om trafikkdistriktet og dermed forventet tjenestebehov.

5.1.1 Krav til minimum utnyttelse og dimensjonering av nye trafikkstasjonsbygg

- Generelt

Datamaterialet som er innhentet om trafikkstasjonene viser at utnyttelsesgraden av lokaler og personell varierer sterkt, slik at det er vanskelig å finne noen god støtte i dette materialet, men vi vil likevel foreslå et sett med retningsgivende krav til minimum ressursutnyttelse ved nye trafikkstasjonsanlegg. Hvorvidt disse kravene også bør få konsekvenser for eksisterende anlegg, vil vi anbefale at blir vurdert nærmere.

Av hensyn til arbeidet i de enkelte byggeprosjekter har vi valgt å foreslå bare et fåtall mer overordnede rammer for krav til utnyttelse og dimensjonering av trafikkstasjonsbygg. Vi har valgt å konsentrere oss om utnyttelsen av kontrolløpene og totalforbruket av bruksarealer i trafikkstasjonen. I rapporten fra delprosjekt 3 er det imidlertid i tillegg angitt forslag til en rekke mer detaljerte dimensjoneringskrav, men vi vil anbefale at dette foreløpig bare brukes som en veiledning og innspill til det videre detaljplanarbeidet i byggeprosjektene.

- Kontrollhaller

Vi har beregnet "normal kapasitet" for kontroll av lette kjøretøyer til 3500 kjt. pr. løp pr. år. Vi har da forutsatt 250 dager i året, 30 min. pr. kjt., en åpningstid på 7,5 timer pr. dag og én kontrollør i løpet. Denne kapasiteten kan relativt enkelt økes med 200% ved å øke åpningstiden i hallen til 12 timer pr. dag (f.eks. 08.00 - 20.00) og bruk av to kontrollører samtidig i løpet. Det vil si en "høy kapasitet" på 10500 kjt. pr. løp pr. år. For kontroll av tunge kjøretøyer har vi tilsvarende beregnet kapasiteten til 1200 og 3600 kjt. pr. løp pr. år.

Generelt vil vi anbefale at minste akseptable ressursutnyttelse for 1 kontrolløp settes til 50 % av "normal kapasitet". Ved 2 eller flere løp legges 50%-kravet bare på det siste løpet slik at det totale utnyttelseskravet stiger til 75% ved 2 løp og maksimalt 90 % ved 5 eller flere løp. Det vises for øvrig til rapport fra delprosjekt 3.

Det vil si at minimumskravet til antall kontroller for lette kjøretøyer blir 1750 i ett kontrolløp og 5250 kontroller dersom det skal bygges to løp. Det forutsettes dermed at det først iverksettes tiltak for å øke kapasiteten i det første løpet med inntil 50% over "normal

kapasitet”, før det er aktuelt å bygge løp nr. 2. Tilsvarende tall for tunge kjøretøyer blir 600 og 1800 kontroller.

- Bygningsareal

Ut fra vår kjennskap til ulike trafikkstasjoner, både nye og gamle, mener vi at 60 m² bruksareal pr. å.v., inkludert kontroll-løpene, bør være tilstrekkelig til å kunne utvikle en nøktern og effektiv trafikkstasjon med godt arbeidsmiljø. Dette må vurderes nærmere i det enkelte tilfellet og sannsynligvis vil en på store stasjoner kunne greie seg med noe mindre, mens det på mindre stasjoner kan være riktig med noe mer. Dette ligger noe i underkant av det som er bygd de senere årene, men begrunnes primært med en noe mer restriktiv holdning til å bygge kontroll-løp, slik det er beskrevet ovenfor og dessuten med en noe mer nøktern holdning til å ta høyde for en mulig framtidig bemanningsøkning, uten at dette direkte legges inn i dimensjoneringsgrunnlaget (antallet å.v.).

For totalt bruksareal utenom kontroll-løpene, mener vi tilsvarende at 45 m² pr. å.v. bør være et riktig nivå. Dette er sannsynligvis noe mindre enn det vi har bygd de siste årene, jfr. kap. 3, men sammenligningen med eksisterende bygg kan være noe vanskelig, da vi nå har beregnet ut fra eksisterende antall årsverk, mens det kan være noe uklart hva som har vært plangrunnlaget for de siste stasjonene.

- Krav til ressursutnyttelse

Vi har i tabellen nedenfor sammenstilt følgende forhold: Registreringene av produktivitet og arealbruk ved dagens trafikkstasjoner, beregnet “normal” og “høy” kapasitet for kontrolløp, og våre forslag til utnyttelseskrav:

Tabell: Forslag til minimum ressursutnyttelse ved planlegging av nye trafikkstasjonsanlegg

Overordnede rammer	Regi- strert mini- mum	Regi- strert maks- imum	Regi- strert gjennom- snitt	Normal kapasitet kontroll- løp	Høy kapasitet kontroll- løp	Forslag til utnytt- elseskrav
Lette kjøretøykontroller pr. løp pr. år.	142	4963	1900	3500	10500	1750
Tunge kjøretøykontroller pr. løp pr. år	69	2188	550	1200	3600	600
Sum totalt bruksareal, m ² , (BRA) inkl. kontr.-løp pr. å.v.	26	309	57			60
Sum totalt bruksareal, m ² , (BRA), eks. kontr.-løp pr. å.v.	16	271	42			45

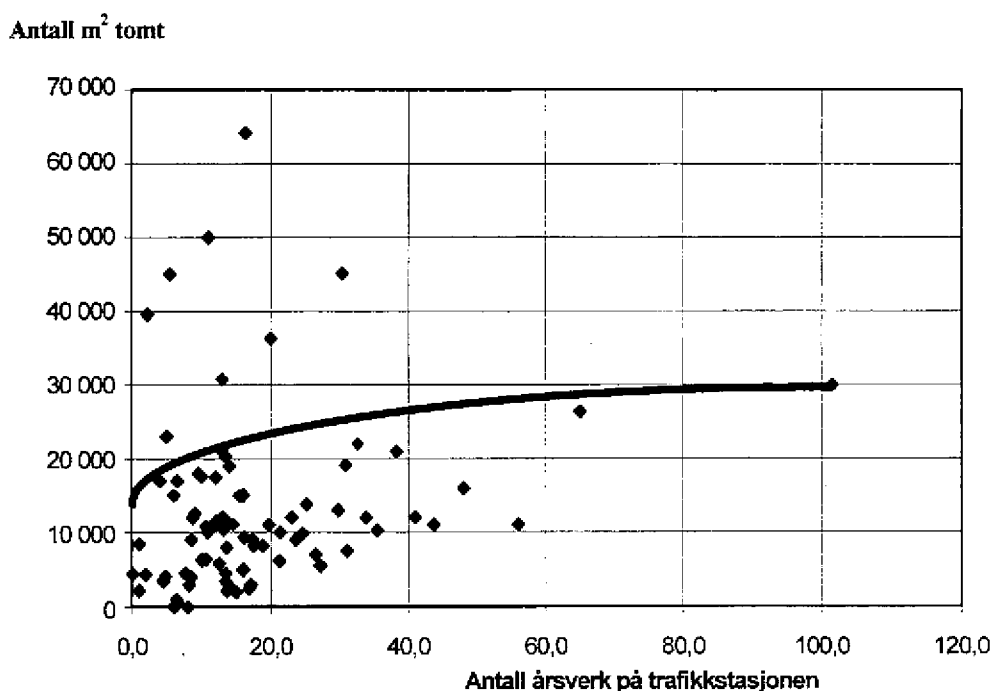
5.1.2 Krav til størrelse og utforming av trafikkstasjonstomt

Det må sikres tilstrekkelige store og hensiktsmessig arronderte tomtearealer og det er en forutsetning at spesielt trafikkarealene dimensjoneres nøyaktig. Det vil være konkrete minimumskrav i forbindelse med de enkelte bruksområder, som for eksempel at et prøvekjøringsområde for vogntog og motorsykkel bør være minimum 250 m langt og at en øvingsbane for motorsykkel bør ha en rettstrekning på 100 m.

Tomten bør være mest mulig horisontal og ha en rektangulær utforming. Tomtens størrelse vil avhenge av topografi og om det skal være utvendig vekt og øvings/prøvebaner. Normal tomtestørrelse vil være mellom 15 og 30 dekar, noe avhengig av antall årsverk og tjenestetilbudet på stasjonene.

Nedenforstående figur viser sammenhengen mellom tomtestørrelse og antall årsverk for dagens trafikkstasjoner og et forslag til minimum tomtestørrelse for nye stasjoner, som har et tilnærmet vanlig tjenestetilbud.

Figur: Forslag til minimum tomtestørrelse på trafikkstasjonsanlegg



5.1.3 Bemanning av trafikkstasjonene

Vi har foran beskrevet hvordan et trafikkstasjonsanlegg kan dimensjoneres fysisk utfra en gitt bemanning. I rapporten fra delprosjekt 3 er det vist detaljerte forslag til hvordan nødvendig bemanning på en trafikkstasjon kan beregnes utfra statistiske fakta om trafikkdistriktet og dermed forventet tjenestebehov. Dette kan være et nyttig hjelpemiddel ved endring av distriktsgrenser og tjenestetilbud, eller som en kvalitetssikring av nivået på dagens bemanning.

Forslaget er utarbeidet på grunnlag av forventet behov for tjenester og anslått produktivitet på sentrale tjenesteområder og er vist i tabellen nedenfor. Beregningene gir kun grove anslag som må benyttes med forsiktighet, særlig når det gjelder store stasjoner:

Tabell: Nødvendig antall ansatte ved en trafikkstasjon for utførelse av følgende tjenester:

Tjeneste	Nødvendig antall ansatte
Kjøretøykontroll, tunge i hall	0,021% av antall reg. tunge kjøretøyer
Kjøretøykontroll, lette i hall	0,004% av antall reg. lette kjøretøyer
Førerprøver, inkl. teori og tilsyn	0,004% av befolkningsgrunnlaget
Registrering+fører kort+prøveskilt	0,010% av befolkningsgrunnlaget
Vegforvaltning	2-7 å.v.
Trafikkavvikling, -tilsyn, -kontroll	Vurderes nærmere

5.1.4 Krav til minimum utnyttelse og dimensjonering av nye utekontrollstasjoner

En fullverdig utekontrollstasjon med alt utstyr og tilhørende fasiliteter, representerer en stor investering. For å forsvare denne, må man forutsette en minimum utnyttelsesgrad. Det må være et stort omfang av langtransport forbi stasjonen som kan ledes innom ved direkte av/påkjøring til den vegen den skal betjene. Tungvinte adkomstmuligheter vil skape unødig tidsforbruk og irritasjon for transportørene. Det må legges opp til en så temaomfattende kontroll at den dekker alle kontrollbehov rettet mot lang-/tungtransporten. Det må også tas rimelig hensyn til politiets og tollvesenets behov for kontrollplass og forholdene må legges til rette for større fellesaksjoner.

Størrelse på kontorbygg kan variere avhengig av hvilken bemanning som skal være ved stasjonen. Uten fast stasjonert bemanning foreslås en størrelse på ca. 60 m². Med fast stasjonert bemanning, dvs. stasjonen fungerer som fast tjenestested for kontrollpersonalet hvor de også har kontor plass, krever et areal på ca. 10 m² i tillegg pr. person, pluss evt. større spiserom o.l.

Kontrollaktiviteten må foregå over store deler av døgnet og alle dager i uken og i takt med trafikken. En effektiv kontrolltid på ca. 40 timer pr. uke må forutsettes. Stasjonen bør betjenes av en kjerne med fast bemanning. Personalmessige og økonomiske forhold knyttet til driften, må klargjøres før stasjoner med slik standard blir bygd.

Totalt uteareal bør ligge på mellom 5 - 12 da, avhengig av trafikkmengde, arrondering og kontrolltyper.

5.2 Kvalitativ standard på nye trafikkstasjonsanlegg

I tillegg til vanlige offentlige lover og forskrifter, har Statens vegvesen utformet sine egne detaljerte krav til trafikkstasjonsanlegg og andre driftsbygg, og dette er samlet i Håndbok 116 "Driftsbygninger".

Utenom selve vegnettet, er kanskje trafikk- og utekontrollstasjonene den viktigste kontaktflaten som Statens vegvesen har mot publikum og våre kunder. Det betyr at vi foruten de generelle standardkrav til offentlige bygg, blant annet må ta hensyn til hvordan vi ønsker å markedsføre oss. Vi tror at det er en sammenheng mellom for eksempel graden av tilfredshet hos våre kunder og våre resultater innen trafikksikkerhetsarbeidet og standarden på våre

trafikk- og utekontrollstasjoner. Dårlig arbeidsmiljø og elendige forhold for våre kunder vil generelt svekke vår tillit og autoritet.

Vi mener at standarden på våre trafikk- og utekontrollstasjoner skal være publikumsrettet og bære preg av kvalitet og nøkternhet.

5.2.1 Bygningstekniske krav til trafikkstasjoner og utekontrollstasjoner

Gjeldende Håndbok 116 består av i alt 10 kapitler. Kapittel 0 er en "Generell beskrivelse" og de etterfølgende kapitler behandler de ulike typer driftsbygninger. Håndboken er sist revidert i 1992.

Statens vegvesen gjennomførte en omorganisering i 1995, og i 1997 fikk vi store endringer i Plan- og bygningsloven, slik at det har vært et behov for å revidere hele håndboka.

Som en del av dette prosjektet er det gjennomført en revisjon av deler av kapittel 1 "Vegstasjoner", hele kapittel 2 "Trafikkstasjoner" og hele kapittel 3 "Utekontrollstasjoner".

Håndbok 116 gir en detaljert beskrivelse av de tekniske krav og standard på ulike bygningsmessige elementer i et trafikkstasjonsbygg eller en utekontrollstasjon. I en viss grad er det skissert minimumskrav både til standard og dimensjoner, men det er også i stor grad brukt formuleringer som "bør vurderes" og "skal vurderes". Det vil si at det innenfor hvert enkelt element er åpnet for valgmuligheter som totalt vil kunne få store konsekvenser for størrelse, standard og kostnadene på anlegget. Det kan derfor synes i tillegg å være behov for klarere rammer for kostnader, dimensjonering og utnyttelse av trafikkstasjonsanlegg.

Resten av Håndbok 116 vil bli revidert og den vil bli samordnet med våre forslag til estetiske krav og de krav til teknisk kontrollutstyr, som er omtalt i senere avsnitt og forslagene til krav om utnyttelse, som er nevnt foran. Arbeidet forventes igangsatt medio juni 1999.

5.2.2 Kvalitative krav til utomhusanlegget

- Trafikkstasjoner

Adkomsten til tomte og bygningene skal være utformet på en estetisk god måte for kjørende og fotgjengere. Tomta skal være riktig utformet og arrondert i forhold til landskapet, vegetasjon, kjørearealer og parkeringsarealer

Det skal tilrettelegges for et klart og oversiktlig trafikkmønster. Nødvendig manøvrering av store vogntog vil spesielt være plasskrevende. Øvings- og prøvekjøringsarealene må være klart adskilt fra de øvrige trafikkarealene.

- Utekontrollstasjoner

Tomta må ha en hensiktsmessig arrondering som gir gunstige på- og avkjøringsramper og rasjonell intern manøvrering av store kjøretøyer. Det må tilrettelegges for tilstrekkelige parkeringsarealer/oppstillingsplasser for vogntog uten at det hindrer utsikten til vegen og nødvendige arealer til bortsetting av avskilte kjøretøyer, lagring av avlastet gods og parkering av biler for de ansatte og publikum for øvrig.

Kontrollplassen bør fortrinnsvis ligge med lengderetningen langs vegen og alle trafikkarealer skal opparbeides for tungtrafikk og asfalteres, med unntak av støpte ramper ved vekta.

Hele trafikkarealet bør være belyst og spesielt godt innenfor kontrollområdene.

Vi viser for øvrig til den reviderte del av Håndbok 116.

5.2.3 Estetiske krav til utforming av trafikkstasjoner og utekontrollstasjoner

Estetisk kvalitet handler om egenskaper og kjennetegn ved for eksempel bygninger og anlegg, som gir sansemessige opplevelser eller som "taler til" våre sanser og følelser.

Arkitektonisk kvalitet som begrep rommer både funksjonelle, tekniske og formale eller estetiske aspekter. Bedømming av arkitektonisk kvalitet må derfor ivareta flere elementer enn bare de estetiske. Når man i dagligtalen snakker om at "dette produktet har høy kvalitet", mener man ofte at produktet har høy teknisk standard og koster mye. Høy estetisk kvalitet er i seg selv ikke avhengig av høy standard eller kostnad for eksempel på materialer, overflatebehandling o.l.

En bygning eller et anlegg som teknisk eller funksjonelt ikke holder mål, men er mesterlig utformet estetisk sett, kan nok vinne anerkjennelse i noen miljøer. Men som oftest vurderes en bygning eller et anlegg først som kvalitativt godt når både de målbare og de opplevelsesmessige kvalitetene fullt ut svarer til krav og forventninger hos brukerne og andre. Krav om høy estetisk kvalitet må derfor sees som ett av flere krav som bør stilles til de bygninger og anlegg som staten er byggherre for.

I hvilken grad det er nødvendig å utarbeide spesielle estetiske retningslinjer vil avhenge av bygningen eller anleggets karakter, størrelse og beliggenhet, og hvilke estetiske ambisjoner og mål som er knyttet til prosjektet. Dersom det er utarbeidet estetiske planer eller retningslinjer for utforming i spesielle områder i kommunen, må prosjektet forholde seg til disse.

For å sikre et helhetlig preg, kan slike retningslinjer legges til grunn for kontrakter med alle utbyggerne i området.

Selv om staten ved utvikling av en felles grafisk design, skilt, logoer osv. søker å skape en "gjenkjennelighet" over hele landet, vil denne arbeidsformen ikke være riktig når det gjelder utforming av bygninger og anlegg.

De verdier og mål som staten ønsker å uttrykke gjennom sin byggevirksomhet, bør derfor drøftes spesielt for hver byggeoppgave, ut fra oppgavens karakter og rammebetingelser.

Det foreligger konkrete forslag til estetiske krav og retningslinjer i rapporten fra delprosjekt 2 og vi vil anbefale at disse innarbeides ved en framtidig revisjonen av Håndbok 116.

5.3 Krav til utstyr og kontrollhaller for kjøretøykontroll

Riktig kontrollutstyr og utforming av kontroll-løpene vil være en forutsetning for å kunne gjennomføre kjøretøykontrollen på en effektiv måte. I rapporten fra delprosjekt 4 er dette beskrevet i detalj og vi vil her bare gjengi hovedpunktene. Ved vurdering av nødvendig hall-lengde er det forutsatt full innendørs kontroll.

Alle kostnader er inkl. mva. og prisnivå februar 1999.

5.3.1 Kontrolløp for lette kjøretøy (totalvekt mindre enn 3500 kg)

Normal lengde ved gjennomkjøring: 18 m. Bredder: 4,8 m.

Uten gjennomkjøring og bremseprøving kan løpet reduseres helt ned til 8 m, det forutsetter da blant annet en separat bremseprøver i et eget løp.

Anslått samlet kostnad for utstyr til kontrolløp for lette kjt. = Kr. 600 000.- (inkl. mva)

- Nødvendig utstyr:

Fastmontert utstyr::

Lyskontrollapparat, Støtdempertester, Rullebremseprøver, Løftebukk, Traversjekk, Slitasjetester

Anslått kostnad, Kr. 350 000.-

Ikke fastmontert utstyr :

Røkmåler, Avgassmåler, Lydmåler , Turtallsmåler, Retardasjonsmåler

Anslått kostnad, Kr. 250 000.-

5.3.2 Kontrolløp for “mellomtunge” kjøretøy (totalvekt mindre enn 7500 kg)

Normal lengde ved gjennomkjøring: 22 m. Normal bredde er 5 m

Uten gjennomkjøring og bremseprøving kan løpet reduseres helt ned til 10 m, det forutsetter da blant annet en separat bremseprøver i et eget løp.

Anslått samlet kostnad for utstyr til dette kontrolløp = Kr. 670 000.- (inkl. mva)

- Nødvendig utstyr:

Fastmontert utstyr::

Lyskontrollapparat, Rullebremseprøver, Løftebukk, Traversjekk, Slitasjetester

Anslått kostnad, Kr. 400 000.-

Ikke fastmontert utstyr :

Røkmåler, Avgassmåler, Lydmåler , Retardasjonsmåler

Anslått kostnad, Kr. 270 000.-

5.3.3 Kontrolløp for tunge kjøretøyer (totalvekt større enn 7500 kg)

(Må også kunne benyttes til kontroll av lette kjøretøy)

Kontrolløpets lengde for tunge kjøretøyer vil være en konsekvens av det dimensjonerende vogntogets lengde. Full innendørs kontroll av de forskjellige vogntogkombinasjonene vil gi følgende minimums behov:

25,25 meters vogntog gir kontrolløp på	38 meter
22,00 “ “ “ “ “	32 “
18,75 “ “ “ “ “	28 “

Ovennevnte mål er satt under forutsetning av at kontrolløpet skal være så kort som mulig, og

med optimal plassering av to sett slitasjetestere og bremseprøvere.

Kontrolløpets lengde må generelt fastsettes utfra en vurdering av dimensjonerende kjøretøy. Utfra dagens situasjon mener vi at det vil være riktig å planlegge utfra 22 meters vogntoglengde. Det vil gå mange år før en eventuell endring av tillatt vogntoglengde vil bety noen stor pågang av kjøretøyer over 22m til våre trafikkstasjoner.

Det forutsettes generelt at kontrolløp for tungekjøretøyer konstrueres slik at de også kan benyttes til kontroll av lette kjøretøyer.

Normal bredde i kontroll-løpet er 6 m.

Inspeksjonsgraven skal ha en bredde 90 cm, føringskant og lengde på minst 24 meter. Den skal være utstyrt med 2 gravvogner og gravjekk.

Anslått samlet kostnad for utstyr til kontrolløp for tunge kjøretøyer: Kr. 1 450 000.- (inkl. mva)

- Nødvendig utstyr:

Fastmontert utstyr::

2 gravvogner, 3 gravjekker, 2 rullebremseprøver, 2 slitasjetester

Anslått kostnad, Kr. 1 140 000.-

(En bremseprøver koster anslagsvis Kr. 430 000.-. En ekstra bremseprøver koster anslagsvis Kr. 245 000.-)

Ikke fastmontert utstyr :

Røkmåler, Lydmåler , Turtallsmåler, Retardasjonsmåler, Pedaljekk, Manometre og mellomstykker, garasjejekk, spennverktøy for aktivisering av påløpsbremseanlegg

Anslått kostnad, Kr. 310 000.-

5.3.4 Ulykkesløp for lette kjøretøy (totalvekt mindre enn 3 500 kg.)

Normal lengde: 12-15 m. Normal bredde 5 m

Anslått samlet kostnad for utstyr til dette kontrolløp = Kr. 145 000.- (inkl. mva)

- Nødvendig utstyr:

Fastmontert utstyr::

Spesialløfter eller løftebord, Talje

Anslått kostnad, Kr. 110 000.-

Ikke fastmontert utstyr:

Garasjejekker (2 stk), Oppplagringsbukker (4 stk), Trykkluftverktøy med saks/meisel,

Væskereservoar, Flate kar for oppsamling av væske, Utstyr for avskjerming av ulykkesobjekt,

Personlig verneutstyr, Verktøy

Anslått kostnad, Kr. 35 000.-

5.3.5 Kontrolløp for utekontroll

Anslått samlet kostnad for utstyr til dette kontrolløp = Kr. 585 000.- (inkl. mva)

- Nødvendig utstyr:

Fastmontert utstyr::

Rullebremseprøver, Vekt

Anslått kostnad, Kr. 550 000.- (Vekt: ca. Kr. 310 000.-)

Ikke fastmontert utstyr:

Spennverktøy for aktivisering av påløpsbremseanlegg, Leser for diagramskiver, Garasjejekker

Anslått kostnad, Kr. 35 000.-

5.3.6 Teknisk krav til utstyr og krav til plassering

I rapporten fra delprosjekt 4 er det utarbeidet detaljerte tekniske krav til alt utstyret i de ulike kontrolløpene. Dette vil sikre mer ensartet standard på anleggene og gjennomføring av kontrollene.

De angitte hall-lengder forutsetter en helt spesiell plassering av kontrollutstyret og det vil være meget viktig at dette følges opp dersom vi skal få effektive kontroller. Også her vises det til rapporten fra delprosjekt 4.

5.3.7 Alternative løsninger

På grunn av ulik markedstilgang vil det bli nødvendig å velge ulike kombinasjoner av de foreslåtte alternativene. Én stasjon vil ha behov for ett løp, en annen to løp, en annen tre løp osv. Hvilke type løp som skal velges skal bestemmes ut fra det foreliggende behov. Den valgte kombinasjon av kontroll-løp vil også ha konsekvenser for blant annet det totale behovet for ikke fastmontert utstyr. Eksempelvis er det ikke nødvendig å ha dobbelt opp med alt løst utstyr ved to løp. Alle løp behøver heller ikke egen rullebremseprøver. Antatt behov for rullebremseprøver er én pr. 2 løp, men dette avhenger også av hvilke type løp som velges. Alternativt kan bremseprøver(e) legges ute, ev. med tak over, og kan dekke behovet for flere kontrolløp. Ett ekstra kontrolløp utendørs med rullebremseprøvere kan redusere behovet for lange løp. Dette legges da inn i en prøvekjøringsrute.

- Lette kjøretøyer

Det er nødvendig med en nærmere vurdering i hvert enkelt tilfelle om det skal bygges fullverdig gjennomkjøringsløp for lette og mellomtunge kjøretøyer. Løpene kan kortes ned betraktelig, dersom de planlegges uten gjennomkjøring. (Det anses utelukket at tungbilløpet ikke skal ha gjennomkjøring). Plasseringen av utstyret er imidlertid avgjørende for lengden. Avgjørende er også om det skal være egen oppstillingsplass før bremseprøving og/eller kontroll på løftebukk. Hvis det skal være oppstillingsplass før bremseprøver, og bremseprøving før løftebukk (standardløsning), vil det være behov for 18 meters løp. Dette kan imidlertid kortes ned ved at løftebukken legges nærmere innkjøringen (på oppstillingsplassen) eller at kjøretøyet kjøres delvis opp på løftebukken ved bremseprøving på bakhjul. Dette er ikke særlig hensiktsmessig, men løpet kan kortes ned til 10 meter. Uten gjennomkjøring og uten bremseprøving kan løpet reduseres til 8 meter.

- **Tungekjøretøyer**

Med samme begrunnelse og samme løsninger for blant annet plassering av kontrollutsyr, vil vi kunne få kontrolløp for mellomtunge kjøretøyer slik: Standardløsning **22** meter. Videre **15** meter og **10** meter. Vi forutsetter da at de unormalt lange kjøretøyene i denne kategori blir kontrollert i et annet løp.

For kontroll av vogntog er det en forutsetning med gjennomkjøring og dermed vil det være lite aktuelt med andre lengder enn de som er skissert foran.

5.4 Opplegg for drift og vedlikehold av kontrollutstyret

Det er viktig at utstyret blir tatt hånd om på tilfredsstillende måte, at det blir brukt etter forutsetningene, og at det blir vedlikeholdt og reparert slik at levetiden blir tilfredsstillende. På bakgrunn av utstyrets resultater danner grunnlag for forvaltningsvedtak, er det av største betydning at utstyret er til å stole på, dvs. viser riktige verdier. Derfor må også utstyret kalibreres.

5.4.1 Avtaler

Det er i dag en mengde leverandører av teknisk utstyr, og kontrolløpene har ofte utstyr fra forskjellige leverandører. Vedlikehold og kalibrering foregår i dag etter lokale avtaler. For kombinert lydmåler og turteller som er kjøpt inn sentralt, er det imidlertid inngått sentral avtale om ettersyn og kalibrering, men med fakturering til det enkelte vegkontor. Ansvarlig her er Vegdirektoratet (K-KON). også for det øvrige utstyret.

I rapport fra delprosjekt 4 påpekes at det hadde vært fordelaktig med sentrale avtaler angående alt vedlikehold og kalibrering på kontrollutstyret. Det vil sannsynligvis kunne avtales bedre pris ved sentralt opplegg. En sentral avtale kan imidlertid vanskeligjøres fordi vi ikke har standardiserte utstyrløsninger. Når det gjelder lokale avtaler, så må dette ved organiseres fra det enkelte vegkontor (fylkesvis) og videre til den enkelte distriktsleder og eventuelt til faggrupeleder på kjøretøy, med har ansvar for den stedlig kontrollhall.

Det finnes i dag flere firmaer som har spesialisert seg på kalibrering av utstyr. For å få en sikkerhet for at kalibreringen virkelig er kvalitetssikret, er det viktig at slike firmaer eller institusjoner er sertifisert for dette.

Drift og vedlikehold av kontrollutstyret bør konkretiseres i en kvalitetssikringsplan for hallkontroll slik at utstyret får service og kalibrering til rette tider.

I rapporten fra delprosjekt 4 er det utarbeidet en detaljert tabell som viser forslag til intervaller for ulike drifts- og vedlikeholdstiltak på de ulike typene av kontrollutstyr.

Når det gjelder drift- og vedlikehold av kontrollutstyr, så er det en ubetinget fordel om vi har færrest mulig leverandører til kontrollutstyret. Dette må imidlertid vurderes i forhold til innkjøpspolicy, eventuelle innkjøpsavtaler mv..

5.4.2 Krav til service i garantitiden og kalibrering:

Innenfor garantitiden må utstyret ha slik service/ettersyn som er bestemt av leverandøren/fabrikanten.

Kalibreringsorgan skal være sertifisert i henhold til ISO 9002.

5.5 Forslag til videreføring

Vi vil anbefale at det arbeides videre med en ytterligere detaljering innen følgende områder:

- Krav til utnyttelse av anlegg: Det bør vurderes retningslinjer både for eksisterende anlegg og nye
- Krav til utstyr for kjøretøykontroll : Materialet fra delprosjekt 4 bør bearbeides videre og utgis som håndbok
- Kvalitative standarder: Håndbok 116 bør igjen revideres i sin helhet snarest mulig og utvides med et avsnitt om estetiske krav. Innholdet må samordnes med krav til teknisk kontrollutstyr og våre forslag til krav om utnyttelse.

6. Prioriteringer og gjennomføring av tiltak

På grunnlag av de innhentede data fra fylkene er det som nevnt i kapittel 3 for hver enkelt trafikkstasjon beregnet et sett nøkkeltall, og vi vil i det følgende angi hvordan vi mener at et utvalg av blant annet disse nøkkeltallene kan benyttes i en planprosess for å prioritere og gjennomføre aktuelle tiltak.

6.1 Planprosess

6.1.1 Generelt

Det kan i dag være mange ulike årsaker til at det fremmes ønsker og forslag til utbyggingsprosjekter. Prosjektgruppa mener at planprosessen i forbindelse med utbedring av trafikkstasjonsbygg, i prinsippet bør kunne følge noen av de samme prosessene som vi har for vegplaner, med problemanalyse, forprosjekt (evaluering av aktuelle tiltak) og detaljplan.

Prioritering og utbygging av trafikkstasjonsbygg bør dermed gjennomføres etter følgende prosess:

1. Første trinn bør være at Vegdirektoratet på grunnlag av en problemanalyse og evaluering av dagens situasjon prioriterer hvilke trafikkstasjoner som har størst behov for utbedringstiltak, -"Problemanalyse-fasen".
2. I neste trinn bør det for de prosjektene som har størst behov for tiltak, utarbeides et forprosjekt som viser alternative tiltak - og på grunnlag av en nytte/kostnadsvurdering bør det prioriteres hvilke prosjekter som det skal jobbes videre med, -"Forprosjekt - fasen".
3. Neste trinn bør være en videre detaljplanlegging og prioritering av de prioriterte prosjektene fra fase 2 og en gjennomføring av utbyggingen utfra de aktuelle budsjettmessige rammer, -"Utbyggings-fasen"

Denne planprosessen bør kobles sammen med revisjonen av det interne Handlingsprogrammet.

Prosessen må formuleres slik at vi enkelt kan fase inn prosjekter allerede for 2000. Det bør relativt raskt kunne skilles ut 3-5 aktuelle prosjekter og innkalles til møter med de aktuelle fylkene.

6.1.2 Problemanalyse-fasen

Problemanalysen skal blant annet brukes til å belyse og å evaluere situasjonen og behovene på trafikkstasjonene. Vi vil foreslå følgende prioritert rekkefølge og vektning i vurderingene mellom ulike forhold på dagens trafikkstasjoner:

1. Gjennomgang og vurdering av alle offentlige påbud.
2. Vurdering av situasjonen rundt midlertidige bygg.
3. Analyse av HMS-forholdene på grunnlag av de registrerte vurderinger og annen informasjon.

4. Vurdering av eventuell trangboddhet for både bygning og tomt:
 - Antall m² bruksareal på stasjonen pr. årsverk, med og utenom kontrolløpene.
 - Antall m² bruksareal i ekspedisjonen i forhold til publikum.
 - Hensiktsmessig utearealer og adkomst.
5. Vurdering av økonomiske forhold som for eksempel:
 - Sum leie og FDV-kostnader pr. å.v.
 - Store framtidige utbedrings- og vedlikeholdskostnader.
6. Vurdering av de driftsmessige forhold med hensyn på f.eks.:
 - Hensiktsmessig kontrollhall.
 - Arrondering av bruksareal i bygninger.
 - Hensiktsmessige utomhusarealer.
7. Lokalisering, tilgjengelighet og service.

6.1.3 Forprosjekt-fasen

Det er viktig at en i forprosjekt-fasen starter på et tilstrekkelig overordnet nivå, slik at en er sikret en tilfredsstillende bred vurdering av alle aktuelle tiltak. Vi mener at det vil være av avgjørende betydning at etaten viser omstillingsevne gjennom vilje til å vurdere nye og uvante former for tiltak. Prosjektgruppa vil spesielt anmode om at det i større grad vurderes rehabilitering.

Kvaliteten på alternative tiltak bør i første omgang vurderes utfra de samme kriterier som ble brukt i problemanalysen, men i tillegg bør det så langt det er mulig utføres en økonomisk nytte/kostnadsanalyse, hvor blant annet følgende forhold bør belyses:

- Investeringsbehov.
- Konsekvenser for framtidig husleie og FDV-kostnader.
- Våre intern-kostnader og effektivitet.
- Fleksibilitet i forhold til framtidige endringer i behovet for bruksareal og utomhusareal.

Det vil være viktig å løse behovene på kort sikt, men Statens vegvesen må også sikre seg at dette gir akseptable løsninger på lengre sikt. Statens vegvesen vil f.eks. ikke tjene noe på å "selge" trafiksikkerhet fra brakker.

Betydningen av effektiv drift av anlegget vil øke og hensiktsmessig tomtestørrelse er en forutsetning.

Disse vurderingene bør i utgangspunktet gjennomføres med utgangspunkt i dagens bemanning og oppgavefordeling, men det bør også gjennomføres en utredning av alternative løsninger for distriktsinndeling, oppgavefordeling og bemanning av trafikkstasjonene.

6.1.4 Utbyggings-fasen

På grunnlag av prioriteringen i forprosjekt-fasen, bør det utarbeides detaljerte byggeplaner. En siste prioritering og bearbeiding av prosjektene kan gjennomføres på grunnlag av blant annet følgende nøkkeltallsberegninger:

1. Kostnader: Sum framtidig leie og FDV pr. å.v.
2. Utnyttelse av bygningen: Sum antall m² (BRA) inkl. hall pr. å.v. totalt.
Sum antall m² (BRA) ekskl. hall pr. å.v. totalt.
3. Utnyttelse av hallen: Sum antall Pbe pr. m² hall.
Antallet lette kjøretøy-kontroller pr. lett kontrolløp.
Antall tunge kjøretøy-kontroller pr. tungbilløp.
4. Utnyttelse av ekspedisjon: Antall kalk. besøk pr. m² totalt i ekspedisjonen.
5. Tomtestørrelse. Antall m² pr. å.v. , sett i forhold til normen for stasjoner av denne størrelse.

6.2 Beslutningsprosess

Av hensyn til lojalitet og troverdighet ute i fylkene vil det være viktig at plan- og beslutningsprosessen vedrørende utbygging av trafikk- og utekontrollstasjoner er forutsigbar og åpen.

Fylkenes behov og problemanalyse bør presenteres gjennom revisjon av vårt interne handlingsprogram, og Vegdirektoratet bør på grunnlag av dette innkalle de aktuelle fylkene til nærmere drøfting om prosjektene og videre prosess. Det vil først være på grunnlag av forprosjekt-fasen at Statens vegvesen vil kunne komme med innspill til utbyggerne, eksempelvis Statsbygg, kommuner og andre og med tanke på deres behov for interne prosesser.

6.3 Forslag til investeringsplan

Til tross for et vedtak om foreløpig stans i utbyggingen av nye trafikkstasjonsanlegg, ble det høsten 1998 gitt klarsignal for oppstart av investeringer tilsvarende 155 mill. kr. i 1999 og med en beregnet økning av husleie-kostnadene med 8,6 mill. kr. pr. år.(Mysen, Haugesund og Stavanger) De oppgitte kostnadstallene refereres seg til fylkenes opprinnelige anslag i den gjennomførte behovsregistreringen våren 1998.

Som beskrevet under kap. 3. står vi nå igjen med et innmeldt behov for bygningsmessige tiltak for perioden 1998-2001, tilsvarende en investering på 406,6 mill. kr., og en økning av den årlige husleia med omkring 25,6 mill. kr..

Prosjektgruppa vil foreslå at Statens vegvesen nå som førsteprioritet forsøker å gjennomføre tiltak tilsvarende dette i løpet av perioden 2000-2003.

De nevnte investeringsbeløp vil ikke belaste vårt budsjett direkte. Det vil være andre investorer, som for eksempel Statsbygg som må skaffe kapitalen, men det er forrentning og avskrivning av denne kapitalen som vil belaste vårt budsjett i form av husleie. Derfor mener vi at investeringsbeløpet likevel er en relevant dimensjon for oss i denne sammenheng.

På denne bakgrunn vil vi foreslå følgende investeringsplan, basert på fylkenes anslag over investeringsbehov og husleieøkninger fra våren 1998:

Investeringsplan for trafikkstasjonsbygg 1999-2003

Investeringer								Mill. kr.
Vedtak om investeringen	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	SUM
Investeringsbeløp	155	150	125	100	31,6			561,6
Virkningen på økning av husleien av vedtak om investering								
Vedtak - 1999		5,8	8,6	8,6	8,6	8,6	8,6	48,8
Vedtak - 2000			6,3	9,5	9,5	9,5	9,5	44,3
Vedtak - 2001				5,2	7,8	7,8	7,8	28,6
Vedtak - 2002					4,2	6,3	6,3	16,8
Vedtak - 2003						1,3	2	3,3
Sum husleieøkning pr. år	0	5,8	14,9	23,3	30,1	33,5	34,2	141,8
Sum husleieøkning for årene 2000-2005								141,8

Det vil si at vi vil foreslå at investeringsnivået for 1999 også beholdes for 2000, men at det deretter trappes noe ned fram til 2003 for å dekke det registrerte behovet. Dette vil eventuelt åpne for helt nye prosjekter fra 2001 og utover, prosjekter som ikke var med på fylkenes ønsker for perioden 1998-2001.

Med en slik investeringsramme kan vi med unntak av 750 m², stort sett løse problemet med de midlertidige byggene fram til 2003. Prosjektgruppa har imidlertid ikke konkret vurdert fylkenes behovsvurderinger og forslag til tiltak i detalj, slik at denne investeringsplanen må hovedsakelig sees på som en økonomisk rammeplan, som må fylles med konkrete prosjekter etterhvert som de nødvendige planprosesser er gjennomført.

6.4 Forslag til videreføringer

- Det bør utarbeides en mer konkret veiledning for gjennomføring av problemanalysen og for nytte/kostnadsberegning av aktuelle tiltak
- Den interne plan- og beslutningsprosessen for utbygging av trafikkstasjonsanlegg bør kvalitetssikres.
- Det bør etableres opplegg for å motivere til en kritisk vurdering av mulige innsparinger på husleiekostnadene for eksisterende anlegg.

Vedlegg nr. 1

Landsoversikt:

**Faktaopplysninger om
trafikkstasjonene i Norge**

Vedlegg 1

Sortert på grunnlag av : Fylke = sortert etter 1. pri
 Distrikt = sortert etter 2. pri
 Stasjon = sortert etter 3. pri

Statens vegvesen, Vegdirektoratet

Faktaopplysninger om trafikkestasjoner i Norge. Pr. 31.12.1998.

Samlet oversikt																			
ID nr	Fylke	Distrikt	Stasjon	Stasjonsnavn	Areal på tomta (m2)	Lelekkostn for stasjonen (mill)	Tot. FDV kostn. for stasjonen mill kr	Sum husleie	Antall ansatte på stasjonen	Antall årsverk for ansatte på anlegget	Bruks areal (BRA), 1.etg	Bruks areal (BRA), 2. (BRA), 3. etg	Bruks areal (BRA), 3. etg	Sum bruks areal (BRA)	Antall kontroll- og lette kjøretøy	Antall lette kjøretøy-kontroller	Antall kontroll- og lette kjøretøy	Antall tungbilkontroller	Max kj. høyde, tungbil
1	1	1	1	Halden traf.	4 000	0,84	0,23	1,07	9	8,5	600	0	0	830	1,0	1132	1,0	232	4,50
2	1	1	1	Fredriksstad Tr. stasj.	10 700	1,06	0,60	2,26	36	35,5	1 318	0	0	1 393	3,0	8 105	1,0	1 090	4,60
3	1	4	1	Moss traf.st.	10 418	0,97	0,03	0,90	14	13,2	866	0	0	911	1,0	1 955	1,0	347	4,50
4	1	62	1	Myken traf.st.	9 840	0,21	0,34	0,21	23	24,6	61	176	447	1 367	1,0	2 182	1,0	335	4,60
5	2	5	1	Follo traf.st.	13 000	3,00	0,50	3,50	32	29,7	1 740	160	0	2 030	2,0	4 494	1,0	1 197	4,60
6	2	6	1	Askjer og Bærum traf.st.	11 000	1,60	0,70	2,30	47	43,7	2 055	0	0	2 305	3,0	6 687	1,0	678	4,60
7	2	7	1	Rømerike traf.st.	18 000	2,60	0,80	3,40	53	48,1	526	610	0	2 765	3,0	4 652	2,0	898	4,70
8	2	83	1	Jussheim traf.st.	8 229	2,20	0,60	2,70	21	18,8	1 021	0	0	1 209	1,5	2 043	1,5	44	6,20
9	3	8	1	Oslo traf.st.	30 000	6,90	1,70	7,60	104	101,5	3 864	693	0	5 005	5,5	10 685	2,5	3 365	5,00
10	4	9	1	Hamar traf.st.	7 000	1,08	0,30	1,38	28	26,5	1 082	92	0	1 144	1,0	3 924	1,0	763	4,30
11	4	10	1	Elverum traf.st.	2 600	0,56	0,40	0,95	17	16,8	649	86	0	823	1,0	2 002	1,0	332	4,00
12	4	11	1	Kongsvinger traf.st.	9 000	2,70	0,67	3,37	25	23,6	1 088	78	0	1 145	1,0	3 728	1,0	642	4,80
13	4	64	1	Tynset traf.st.	6 400	0,36	0,25	0,61	11	10,6	410	24	0	454	0,8	800	0,6	169	4,10
14	5	12	1	Lillehammer traf.st.	8 000	1,91	0,60	2,51	18	17,3	736	202	0	984	1,0	2 858	1,0	791	4,90
15	5	13	1	Glåvik traf.st.	19 105	1,30	0,40	1,70	34	30,8	1 246	122	0	1 488	4,0	4 120	1,0	1 443	4,50
16	5	65	1	Øtta traf.st.	21 000	2,12	0,44	2,56	13	13,0	1 000	38	0	1 090	1,0	1 346	1,0	538	4,80
17	5	66	1	Fagernes veg- og traf.st.	19 000	1,36	0,00	1,36	12	9,5	260	0	0	672	1,0	1 392	1,0	332	5,20
18	5	14	1	Ringerike veg og traf.st.	19 000	0,04	0,40	0,44	24	21,3	1 445	787	0	2 360	2,0	2 669	1,0	831	4,30
19	6	15	1	Drammen traf.st.	12 000	0,25	0,46	0,70	36	33,8	400	0	0	480	1,5	1 430	0,6	275	4,60
20	6	16	1	Kongsberg traf.st.	36 300	0,42	0,30	0,72	22	20,0	568	0	0	568	1,0	2 469	1,0	800	4,50
21	6	67	1	Hallingdal traf.st.	2 197	0,57	0,16	0,73	15	13,6	307	0	0	357	0,5	906	0,6	328	4,26
22	7	17	1	Horten traf.st.	828	0,35	0,22	0,57	8	6,8	353	195	0	765	1,5	1 261	1,0	110	4,26
23	7	18	1	Tønsberg traf.st.	22 000	1,86	0,65	2,51	36	32,6	1 200	40	0	1 240	1,5	4 712	1,5	1 048	4,45
24	7	19	1	Larvik traf.st.	5 500	1,20	0,60	1,70	30	27,2	876	0	0	705	1,0	3 955	1,0	943	4,50
25	7	20	1	Sandejord traf.st.	0	0,35	0,14	0,49	6	5,0	200	240	0	410	0,0	0	0,0	0	0,00
26	8	21	1	Skien traf.st.	21 000	2,20	0,70	2,90	39	38,3	2 213	100	0	2 613	2,5	7 698	1,6	1 463	4,75
27	8	23	1	Notodden traf.st.	8 207	1,46	0,35	1,80	18	17,5	1 189	29	0	1 288	1,5	2 308	1,6	553	4,20
28	8	24	1	Rjukan traf.st.	3 600	0,32	0,13	0,45	5	4,5	60	430	0	480	1,5	1 430	0,6	275	4,60
29	9	28	1	Arendal traf.st.	48 122	4,69	0,34	4,92	33	30,3	650	177	0	2 401	1,6	4 392	1,6	808	4,70
30	9	29	1	Setesdal veg- og traf.st.	48 000	0,96	0,16	0,22	8	6,6	232	0	0	247	1,0	432	0,0	0	0,00
31	10	31	1	Kristiansand traf.st.	6 132	1,11	0,35	1,46	23	21,2	1 003	0	0	1 043	1,0	3 264	1,0	443	4,25
32	10	32	1	Mandal traf.st.	3 000	0,60	0,16	0,76	17	17,1	30	0	0	840	1,0	2 805	1,0	421	5,00
33	10	33	1	Flekkefjord veg og traf.st.	10 800	1,00	0,08	1,08	12	10,6	200	300	0	800	1,0	896	0,0	0	6,00
34	11	35	1	Stavanger traf.st.	11 025	1,85	0,85	2,60	61	56,0	1 306	94	0	1 630	3,0	8 145	1,0	1 331	3,85
35	11	36	1	Haugesund traf.st.	7 500	1,20	0,30	1,60	33	31,0	991	0	0	1 139	1,0	4 963	1,0	664	3,76
36	11	36	2	Sand veg- og traf.st.	4 400	0,160	0,13	0,13	3	2,9	337	0	0	367	1,0	142	1,0	89	0,00
37	11	68	1	Egersund traf.st.	11 000	2,20	0,85	3,05	12	12,0	1 024	0	0	1 074	1,0	1 451	1,0	280	4,85
38	11	68	2	Nærbø veg og tr.st.	0	0,15	0,30	0,45	8	8,0	291	68	0	369	1,0	2 172	0,0	0	6,00
39	12	39	1	Bergen traf.st.	28 331	0,47	0,00	0,47	65	65,0	1 122	469	0	2 113	4,0	12 032	1,0	2 188	5,00
40	12	39	2	Nordhordland traf.st.	4 488	0,54	0,30	0,84	9	7,7	529	0	0	629	1,0	322	0,0	0	0,00
41	12	41	1	Gdda veg og traf.st.	17 578	0,33	0,18	0,51	10	10,0	605	0	0	685	1,0	670	1,0	139	3,50
42	12	69	1	Spjord traf.st.	12 000	0,46	0,35	0,82	14	13,0	34	232	0	844	0,5	1 206	0,5	122	4,50
43	12	70	1	Voss veg- og trafikstasjon	17 600	0,20	0,60	0,80	12	12,0	400	0	0	460	0,5	789	0,5	160	6,60
44	14	43	1	Førde veg- og traf.st.	11 057	1,17	0,28	1,45	22	19,7	1 062	0	0	1 092	1,0	2 465	1,0	715	4,60
45	14	71	1	Sognpdal traf.st.	4 600	0,70	0,16	0,86	16	13,5	50	84	0	634	0,5	1 040	0,5	198	5,00
46	14	72	1	Nordfjord traf.st.	2 000	0,70	0,40	1,10	16	15,0	580	270	0	900	0,5	795	0,5	284	6,00

ID nr	Fylke	Distrikt	Stasjon	Stasjonsnavn	Areal på tomte (m2)	Lelekeskn for stasjonen (mill)	Tot. FDV kostn. for stasjonen mill kr	Sum husleie	Antall ansatte på stasjonen	Antall årsverk for ansatte på anlegget	Bruks areal (BRA), 1.etg	Bruks areal (BRA), 2. etg	Bruks areal (BRA), 3. etg	Sum bruks areal (BRA)	Antall kontroll - løp, lette kjøretøy	Antall lette kjøretøy-kontroller	Antall kontroll - løp, tunge kjøretøy	Antall tungbilkontroller	Max kj. høyde, tungbil-løp	
47	15	44	1	Alesund traf.st.	12 000	1,4	0,6	0,00	24	23,0	1 202	0	0	1 421	1,5	1767	1,6	559	0,00	
48	16	46	1	Molde traf.st.	18 090	0,70	0,25	0,96	17	18,0	862	0	0	966	1,0	1977	1,0	483	4,40	
49	15	48	1	Kristiansund traf.st.	11 692	0,60	0,03	0,53	14	13,5	705	172	0	929	1,0	1629	1,0	464	4,80	
50	15	73	1	Ørsta veg- og traf.st.	11 500	1,76	0,25	2,00	12	12,0	730	28	0	806	1,0	916	1,0	129	4,50	
51	16	84	1	Sundsisøra veg- og traf.st.	23 000	0,65	0,00	0,65	6	5,0	374	0	0	405	0,5	830	0,5	84	4,00	
52	16	47	1	Tromsøtraf.st.	12 000	2,60	1,14	3,64	43	41,0	1 872	0	0	3 613	3,0	6 989	2,0	1 646	5,60	
53	18	74	1	Orkdal traf.st.	6 800	0,49	0,21	0,70	13	12,5	685	0	0	764	1,0	2 118	1,0	377	4,15	
54	18	76	1	Brekstad traf.st.	1 000	0,42	0,14	0,56	8	6,4	40	0	0	546	0,5	1 230	0,5	285	4,10	
55	16	76	2	Blugn traf.st.	17 000	0,25	0,00	0,25	4	4,0	80	0	0	80	0,0	0	0,0	0	0,00	
56	16	86	1	Sierne veg- og traf.st.	12 000	2,30	0,38	2,69	11	8,7	1 497	0	0	1 549	1,0	1 368	1,0	241	4,60	
57	16	85	2	Oppdal veg- og traf.st.	2 240	0,24	0,00	0,24	1	1,1	22	125	0	147	0,5	0	0,5	0	3,70	
58	16	85	3	Reros veg- og traf.st.	8 480	0,17	0,00	0,17	1	1,1	158	0	0	163	0,5	0	0,5	0	4,10	
59	17	49	1	Steinkjer traf.st.	8 000	1,31	0,00	1,31	17	16,0	800	0	0	829	1,0	1 636	1,0	398	0,00	
60	17	80	1	Namsos traf.st.	16 000	1,20	0,20	1,40	17	15,5	88	60	0	1 203	1,0	1 411	1,0	288	4,60	
61	17	78	1	Sjørdal traf.st.	8 000	0,60	0,36	0,96	14	13,5	64	720	68	832	1,0	2 348	1,0	600	4,50	
62	17	77	1	Levanger traf.st.	10 000	0,65	0,36	1,00	13	10,9	764	0	0	812	1,0	1 646	1,0	356	4,90	
63	18	51	1	Mosjøen traf.st.	20 300	0,66	0,28	1,11	14	13,5	725	0	0	816	1,0	948	1,0	220	4,60	
64	18	51	2	Skjelleboen veg- og traf.st.	17 000	0,15	0,00	0,15	7	6,5	20	728	0	749	0,8	141	0,1	18	0,00	
65	18	51	3	Sevik veg- og traf.st.	4 350	0,05	0,00	0,05	2	2,0	52	0	0	52	0,0	0	0,0	0	0,00	
66	18	52	1	Bodø traf.st.	64 162	0,63	0,42	1,25	19	16,3	40	880	0	920	1,0	1 972	1,0	233	4,20	
67	19	63	1	Narvik veg- og traf.st.	19 000	1,90	0,20	2,00	14	14,0	60	716	0	766	1,0	891	1,0	304	4,40	
68	18	64	1	Svolvær traf.st.	3 000	0,43	0,20	0,63	9	9,2	154	142	0	326	0,5	434	0,5	396	3,96	
69	18	64	2	Slåtneveg- og traf.st.	39 656	0,78	0,00	0,78	23	23	185	625	0	710	0,5	443	0,5	57	4,18	
70	18	78	1	Mo traf.st.	2 500	0,60	0,26	1,06	14	14,3	36	735	0	771	1,0	1 226	1,0	281	4,23	
71	18	79	1	Sortland veg- og traf.st.	30 788	1,76	0,61	1,16	13	13,0	691	55	0	798	0,5	676	0,5	116	4,16	
72	18	83	1	Fauske veg- og traf.st.	60 800	1,78	0,61	2,40	11	11,0	48	752	83	883	1,0	1 139	1,0	153	4,70	
73	18	55	1	Harsstad traf.st.	9 323	1,02	0,00	1,02	17	16,1	756	0	0	756	1,0	1 211	1,0	378	4,30	
74	18	66	1	Tromsø traf.st.	13 900	0,79	0,44	1,22	28	25,2	995	0	0	1 145	1,0	1 779	1,0	330	4,33	
75	18	80	1	Finnsnes traf.st.	11 160	1,66	0,00	1,66	16	14,5	44	765	346	0	1 164	1,0	1 760	1,0	708	4,50
76	19	88	1	Storseth veg- og traf.st.	12 600	0,30	0,00	0,30	9	9,0	253	156	0	600	0,5	660	0,5	169	4,16	
77	20	69	1	Vadsø traf.st.	6 300	0,62	0,24	0,86	10	10,0	655	0	0	749	0,5	787	0,5	179	4,15	
78	20	60	1	Alta traf.st.	3 423	0,69	0,40	0,90	4	3,5	629	0	0	629	0,5	1 441	0,5	189	4,50	
79	20	81	1	Kirkenes traf.st.	16 000	1,80	0,40	2,00	6	6,0	560	0	0	670	0,6	662	0,6	131	6,00	
80	20	82	1	Hammerfest traf.st.	4 100	0,42	0,20	0,62	6	4,8	380	0	0	410	0,5	776	0,5	80	4,60	
81	20	87	1	Laksevåg- og traf.st.	9 000	1,68	0,26	2,12	6	6,6	705	0	0	753	0,5	370	0,5	56	4,80	
82	0	0	0																	
83	0	0	0																	
SUM					1 070 611	87,33	25,01	112,34	1640	1462	88 980	6 362	447	83 247	95	181 643	71	39 029	320	
Gjennomsnitt					13217	1,05	0,31	1,38	19	17,9	827	66,19	5,6	1 028	1,2	2 243	0,9	482	4,0	

83247

1452,4

112,34

Vedlegg nr. 2

Landsoversikt:

Nøkkeltall for trafikkstasjonene i Norge

Statens vegvesen, Vegdirektoratet

Nøkkeltall for trafikkstasjoner i Norge. Pr. 31.12.1998.**Vedlegg 2**

Sortert på grunnlag av :

Fylke	=sortert som 1. pri
Distrikt	=sortert som 2. pri
Stasjon	=sortert som 3. pri

Generell		Tomt og bygg		Ekspedisjon		Kontorer		Kontrollhall		Andre rom		HMS		Produktivitet	
1.1	1.2	Distrikt												8.1	8.4
	1.1	Fylke												8.2	8.3
	1.2		Sum leie og FDV-kostnader pr. å.v. totalt (mill.kr.)	0,126	0,064	0,068	0,022	0,118	0,053	0,071			7.1	7.2	7.3
	1.3		Antall m ² tomt pr. å.v. totalt	471	290	789	400	438	252	333			7.4	7.5	7.6
	1.4		Stasjonsnavn										7.1	7.2	7.3
	1.5		Antall å.v. totalt ved stasjonen	8,5	35,5	13,2	24,6	29,7	43,7	48,1			7.1	7.2	7.3
	1.6		Antall registrerte kjøretøy i trafikk-distriktet pr. å.v. totalt på stasjonen	2594	2254	2665	2051	2694	2451	2083			7.1	7.2	7.3
	1.7		Sum antall km. fv+rv i trafikkdistriktet pr. å.v. totalt	35	30	19	33	16	5	30			7.1	7.2	7.3
	2.1		Antall m ² kontrolløp pr. å.v. i hallen	358	97	134	152	172	72	210			6.4	6.3	6.4
	2.2		Sum antall m ² (BRA) på stasjonen (inkl. kjeller)	830	1393	911	1367	2030	2305	2765			6.4	6.3	6.4
	2.3		Sum antall m ² (BRA) (inkl. kjeller) pr. å.v. totalt	98	39	69	56	68	53	58			6.4	6.3	6.4
	2.4		Sum antall m ² (BRA) ekskl. hall pr. å.v. totalt	47	27	44	44	52	46	44			6.4	6.3	6.4
	2.5		Andel areal (BRA) i midlertidige bygninger	0,000	0,215	0,000	0,000	0,000	0,339	0,105			6.4	6.3	6.4
	2.6		Sum antall m ² (BRA) i forhold til å.v. i ekspedisjonen	0,889	0,719	1,053	0,732	0,800	1,000	1,250			6.4	6.3	6.4
	3.1		Sum antall m ² (BRA) i eksp. pr. å.v. i ekspedisjonen	20	13	29	24	72	14	50			6.4	6.3	6.4
	3.2		Antall kalkulererte besøk pr. m ² i ekspedisjonen	165	254	128	108	78	326	147			6.4	6.3	6.4
	3.3		Antall kalkulererte besøk pr. skrankearb.plass	3704	4553	3560	3564	6990	4616	5898			6.4	6.3	6.4
	3.4		Antall kalkulererte besøk i eksp. pr. m ² publikumsareal	494	715	329	297	140	759	476			6.4	6.3	6.4
	3.5		Antall skrankearb.plasser i forhold til å.v. i ekspedisjonen	0,889	0,719	1,053	0,732	0,800	1,000	1,250			6.4	6.3	6.4
	4.1		Sum antall m ² (BRA) kontorer pr. å.v. for ansatte med kontor plass	13	13	11	11	16	9	8			6.4	6.3	6.4
	4.2		Antall m ² pr. enkeltkontor	13,00	12,94	12,88	12,42	10,00	9,26	5,71			6.4	6.3	6.4
	4.3		Antall m ² pr. arb.plass på flermannskontorer	0	6	8	9	17	5	5			6.4	6.3	6.4
	4.4		Antall kontorplasser pr. å.v. for ansatte med kontorplass	1,000	1,139	1,067	0,976	1,012	1,041	0,874			6.4	6.3	6.4
	5.1		Antall m ² kontrolløp pr. å.v. i hallen	358	97	134	152	172	72	210			6.4	6.3	6.4
	5.2		Antall Pbe-kontroller pr. kontrolløp	914	2094	1498	1593	2684	2149	1468			6.4	6.3	6.4
	5.3		Antall Pbe-kontroller pr. m ² i hallene	4	20	9	12	17	30	12			6.4	6.3	6.4
	5.4		Antall lette kjøretøy-kontroller pr. lett kontrolløp	1132	1702	1955	2182	2247	2196	1551			6.4	6.3	6.4
	5.5		Antall tungbilkontroller pr. tungbil-løp	232	1090	347	335	1187	670	448			6.4	6.3	6.4
	7.1		Vurdering av HMS-tilpassing av skranke	2	1	3	3	4	3	1			6.4	6.3	6.4
	7.2		Vurdering av HMS-tilpassing av kontrollhall	3	2	3	3	4	3	3			6.4	6.3	6.4
	7.3		Vurdering av standard på ventilasjon	4	1	3	2	4	3	2			6.4	6.3	6.4
	7.4		Vurdering av standard på vedlikehold av anlegget	3	2	3	3	4	2	3			6.4	6.3	6.4
	7.5		Gjennomsnittlig HMS-vurdering	3,0	1,7	3,0	2,7	4,0	2,8	2,3			6.4	6.3	6.4
	7.6		Pålegg fra myndighetene	N	J	N	N	N	N	N			6.4	6.3	6.4
	8.1		Antall kalkulererte besøk på stasjonen pr. å.v. totalt	1928	1593	1816	977	1160	1446	1353			6.4	6.3	6.4
	8.2		Ant. kalkulererte besøk i eksp. pr. å.v. i ekspedisjonen	3293	3273	3747	2608	5592	4616	7373			6.4	6.3	6.4
	8.3		Antall Pbe-kontroller pr. å.v. i hallen	1523	1948	1199	1770	2876	2149	2447			6.4	6.3	6.4
	8.4		Antall førerpr. pr. å.v. totalt	92	94	105	54	92	55	88			6.4	6.3	6.4

		8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
Produktivitet	8.4	72	73	81	65	56	58	64	93	66	61	79	118	69	52	208
	8.3	1346	2295	2889	1764	2262	2614	1495	1690	976	951	1721	2972	1392	1880	2653
	8.2	2858	3635	3328	4077	5412	2834	4005	3934	2753	3682	2302	3949	2678	3593	3575
	8.1	1178	1748	1381	1366	1118	765	1388	1572	996	1164	1296	1890	1251	889	2437
HMS	7.6	J	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J	J	N	N
	7.5	3,7	2,7	2,3	2,5	4,0	2,5	3,2	2,0	4,0	2,8	2,8	3,5	1,3	1,8	2,2
	7.4	3	3	3	2	4	2	4	2	4	4	2	3	2	3	2
	7.3	4	2	1	3	4	3	4	1	4	2	3	3	1	1	2
	7.2	3	3	2	3	4	2	4	3	4	2	3	4	2	1	2
	7.1	4	3	3	2	4	2	2	2	4	2	3	4	1	3	2
	6.4	2,0	1,4	0,0	0,0	2,7	0,0	0,0	2,3	1,4	1,6	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0
	6.3	2,5	2,3	2,3	2,8	2,5	3,7	3,0	5,7	6,3	4,7	3,0	4,9	1,0	1,5	6,1
Andre rom	6.2	4,3	2,0	0,0	4,6	4,9	5,7	1,2	1,1	1,4	0,5	0,0	0,0	0,0	1,7	0,0
	6.1	57	66	91	74	51	38	77	118	49	30	86	92	69	23	52
	5.5	294	1346	753	332	642	375	791	1443	528	332	831	1076	800	650	110
	5.4	1362	1921	3924	2002	3728	1455	2858	1030	1345	1382	2669	2717	2469	1811	1261
Kontrollhall	5.3	8	13	18	15	18	10	19	13	9	10	16	21	18	15	9
	5.2	1121	2582	3091	1499	2828	1307	2616	1690	1464	1189	2581	2972	2435	1880	796
	5.1	177	171	157	119	126	259	78	127	108	100	110	145	79	124	308
	4.4	1,000	1,189	1,000	1,186	1,020	1,111	1,301	1,050	1,444	1,667	1,045	1,316	0,929	0,943	3,200
	4.3	8	8	9	0	8	11	9	19	0	7	5	5	6	7	6
Kontorer	4.2	10,00	11,94	12,85	10,21	10,29	12,00	13,00	11,89	9,46	11,67	9,90	7,15	9,28	9,57	15,25
	4.1	8	13	12	12	10	13	15	15	14	16	10	12	8	8	33
	3.5	0,882	0,391	0,737	1,000	1,500	1,200	1,400	0,907	0,750	1,200	0,484	0,857	0,625	1,000	1,220
	3.4	198	623	703	523	149	177	167	607	275	157	290	307	498	469	505
	3.3	3239	9034	4517	4077	3608	2361	2860	4335	3671	3068	4755	4607	4285	3593	2931
	3.2	119	229	165	185	97	218	100	176	104	92	176	160	238	276	105
	3.1	24	15	20	22	56	13	40	22	27	40	13	25	11	13	34
Tomt og bygg	2.6	0,000	0,128	0,084	0,209	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,008	0,502	0,000	0,000
	2.5	41	34	30	37	52	34	41	27	59	34	27	53	16	20	60
	2.4	64	49	43	49	66	47	57	47	84	60	42	70	29	29	88
	2.3	1209	5005	1144	823	1548	494	988	1458	1090	572	902	2360	588	397	578
	2.2	0,144	0,075	0,052	0,057	0,143	0,058	0,134	0,055	0,197	0,143	0,021	0,021	0,036	0,055	0,086
	2.1	1064	296	264	149	381	604	520	620	1615	1895	469	355	1815	161	80
	1.7	40	1606	42	64	55	97	43	41	70	81	34	11	34	39	53
Generelt	1.6	3192	2752	3010	1830	2567	2210	2312	3117	2341	2457	2321	2653	2176	1666	6082
	1.5	18,8	101,5	26,5	16,8	23,6	10,6	17,3	30,8	13,0	9,5	21,3	33,8	20,0	13,6	6,6
	1.4	Jessheim traf.st.	Oslo Traf.st.	Hamar traf.st.	Elverum traf.st.	Kongsvinger traf.st.	Tynset traf.st.	Lilleham mer traf.st.	Gjøvik traf.st.	Otta traf.st.	Fagernes veg- og traf.st.	Ringerike veg- og traf.st.	Drammen traf.st.	Kongsberg traf.st.	Hallingdal traf.st.	Horten traf.st.
	1.3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1.2	63	8	9	10	11	64	12	13	65	66	14	15	16	67	17	
1.1	2	3	4	4	4	4	4	5	5	5	5	6	6	6	6	7

		23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	
Generelt	1.1	7	7	7	8	8	8	9	9	10	10	10	11	11	11	11	
	1.2	18	19	20	21	23	24	28	29	31	32	33	35	36	36	68	
	1.3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	
	1.4	Tønsberg traf.st.	Larvik traf.st.	Sandefjord traf.st.	Skien traf.st.	Notodden traf.st.	Rjukan traf.st.	Arendal traf.st.	Setesdal veg- og traf.st.	Kristiansand traf.st.	Mandal traf.st.	Flekkefjord veg og tr.st.	Stavanger traf.st.	Haugesund traf.st.	Sandveg- og tr.st.	Egersund traf.st.	
	1.5	32,6	27,2	6,0	38,3	17,5	4,5	30,3	5,5	21,2	17,1	10,6	56,0	31,0	2,9	12,0	
	1.6	1866	1246	4449	2418	1836	3160	2367	1619	2942	1955	1282	2603	1999	21371	3869	
	1.7	14	13	22	22	53	121	47	95	25	65	56	19	31	331	77	
	Tomt og bygg	2.1	675	202	0	549	469	778	1489	8182	289	175	1019	197	242	1517	917
		2.2	0,077	0,063	0,082	0,076	0,103	0,101	0,162	0,039	0,069	0,046	0,100	0,045	0,048	0,097	0,254
		2.3	1755	705	410	2513	1268	480	2401	247	1043	640	500	1630	1139	367	1074
		2.4	54	26	68	66	72	107	79	45	49	37	47	29	37	127	90
		2.5	41	18	68	49	51	52	61	36	36	22	45	23	27	57	59
		2.6	0,000	0,213	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,676	0,000	0,000	0,000	0,184	0,253	0,000	0,000
		3.1	16	11	33	26	30	18	14	33	13	19	25	16	13	45	45
		3.2	237	245	152	167	104	122	279	75	333	166	69	289	333	0	67
	Ekspeksjon	3.3	5659	5950	5057	6412	4302	1825	3930	1244	5713	5304	2305	9094	4439	0	2264
3.4		641	1161	303	603	287	304	517	187	869	398	138	694	999	0	148	
3.5		0,690	0,444	1,000	0,667	0,727	1,200	1,020	2,000	0,761	0,588	0,750	0,500	0,947	1,000	1,333	
4.1		13	9	18	11	15	33	15	14	10	9	14	9	10	12	15	
4.2		11,56	11,85	12,00	13,89	12,50	12,00	12,00	9,33	9,78	10,88	12,22	9,54	8,88	12,00	10,91	
4.3		14	6	12	7	0	15	10	0	6	6	0	6	8	0	8	
4.4		1,046	1,044	1,333	0,876	1,167	2,500	1,220	1,500	1,250	1,000	1,184	1,053	1,189	1,000	1,444	
5.1		119	83	0	146	236	203	223	96	54	52	14	53	77	506	243	
Kontrollhall	5.2	2620	3242	0	3071	1323	1132	2070	485	2297	2085	1446	3034	3478	175	1145	
	5.3	18	30	0	19	11	9	11	10	17	16	52	38	23	2	6	
	5.4	3141	3655	0	3159	1539	959	2928	432	3264	2905	896	2715	4963	142	1451	
	5.5	700	943	0	975	369	550	404	0	443	421	0	1331	664	69	280	
	6.1	114	429	22	112	50	56	73	72	201	208	3	213	2	0	31	
	6.2	5,4	0,9	10,8	2,7	2,1	0,0	11,8	0,0	0,3	0,6	13,2	0,0	0,0	0,0	0,0	
	6.3	2,6	2,0	6,5	1,9	4,2	5,1	5,4	6,4	2,1	3,0	3,8	2,0	1,9	4,5	8,5	
	6.4	1,1	0,4	0,0	0,9	2,2	0,0	2,1	2,5	1,1	0,7	1,9	1,7	0,0	2,4	1,3	
Andre rom	7.1	3	2	4	4	4	3	3	1	1	4	4	3	1	4	4	
	7.2	3	1	0	3	3	3	3	1	1	4	1	2	2	3	4	
	7.3	3	1	3	4	4	3	4	1	2	3	4	1	1	4	4	
	7.4	3	2	3	3	4	3	4	2	2	3	4	2	2	4	4	
	7.5	3,0	1,3	2,8	3,2	3,8	3,0	3,5	1,2	1,6	3,5	3,5	1,8	1,3	3,5	4,0	
	7.6	N	J	N	N	N	N	J	J	N	N	N	J	J	N	N	
	8.1	1229	1052	2528	1612	1165	1648	1480	764	2077	1132	764	1649	1477	73	911	
	8.2	3903	2645	5057	4275	3129	2190	4010	2487	4347	3120	1729	4547	4206	0	3018	
Produktivitet	8.3	2183	2494	0	2730	2496	1886	2535	971	919	834	723	2023	1739	874	1527	
	8.4	64	19	164	91	59	117	91	101	127	76	90	107	94	0	46	

		38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
Produktivitet	8.4	170	120	117	30	131	91	54	67	66	92	86	72	129	119	93
	8.3	1513	2324	348	1646	1601	2441	1647	1633	1558	1136	1713	1828	1274	1546	2261
	8.2	2902	5725	5654	4457	3985	3345	4011	2510	2489	3960	3980	2997	3983	2244	3648
	8.1	1391	1833	1515	524	1338	917	977	822	738	1480	1528	1149	1250	1537	1812
HMS	7.8	N	N	N	N	N	N	J	N	N	N	N	N	N	N	N
	7.5	1,8	1,7	4,0	3,6	2,2	3,8	1,5	2,8	2,7	2,3	1,7	4,0	3,8	2,2	2,5
	7.4	3	2	4	4	2	4	1	3	3	2	2	4	4	2	2
	7.3	1	1	4	4	1	4	1	4	2	2	2	4	3	1	1
	7.2	2	2	4	2,5	2	3	3	3	3	2	2	4	4	2	4
	7.1	1	3	4	4	4	4	1	3	3	3	2	4	4	3	3
	6.4	3,0	0,9	0,0	2,1	0,0	2,1	3,0	0,8	1,7	0,7	0,0	1,6	0,7	0,0	2,2
	6.3	1,9	2,6	6,5	5,7	2,0	3,4	2,7	3,0	2,7	2,8	3,2	5,0	2,8	5,0	4,0
Andre rom	6.2	0,0	0,0	2,1	0,0	0,0	0,0	7,0	0,7	3,3	4,3	0,0	0,0	2,6	0,0	1,5
	6.1	83	281	66	50	67	47	73	9	53	112	143	50	88	34	108
	5.5	0	2188	0	139	264	301	715	396	508	367	483	404	120	168	773
	5.4	2172	3008	322	570	2411	1538	2466	2079	1593	1171	1977	1529	916	1660	1996
Kontrollhall	5.3	37	31	2	7	11	9	14	12	7	7	10	10	3	6	13
	5.2	2269	3719	348	494	1601	1220	2306	1633	1558	1136	1713	1371	637	1082	2125
	5.1	40	75	198	248	150	281	114	138	234	152	163	180	402	244	178
	4.4	1,400	1,000	1,143	1,000	1,000	1,333	1,118	1,563	1,000	0,867	1,100	1,333	1,176	1,500	1,130
	4.3	8	7	9	0	0	0	12	6	0	8	4	13	0	8	22
	4.2	16,25	9,76	11,88	11,31	11,01	0,67	7,69	11,11	16,67	10,91	9,67	6,73	10,60	19,00	18,65
	4.1	28	5	12	11	11	16	9	14	17	8	10	34	12	18	22
	3.5	0,667	0,722	0,750	3,000	0,750	1,000	1,250	1,282	1,000	1,000	1,091	0,889	1,143	1,000	0,500
Ekepedisjon	3.4	726	319	171	52	513	251	535	392	498	453	952	326	310	146	303
	3.3	4354	7926	7538	1486	5314	3345	3209	1958	2489	3960	3649	3371	3485	2244	7296
	3.2	193	197	110	38	189	77	167	131	50	182	274	122	133	80	160
	3.1	15	29	52	117	21	43	24	19	50	22	15	25	30	28	23
	2.6	0,000	0,054	0,000	0,000	0,000	0,000	0,133	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Tomt og bygg	2.5	37	23	43	54	53	26	39	37	44	42	40	49	34	47	68
	2.4	45	33	69	69	65	38	55	47	60	62	60	69	67	82	88
	2.3	359	2113	529	685	844	450	1092	634	900	1421	966	929	806	408	3613
	2.2	0,056	0,007	0,109	0,051	0,063	0,067	0,074	0,064	0,073	0,083	0,059	0,039	0,167	0,110	0,089
	2.1	0	405	583	1758	923	1458	561	333	133	522	943	866	958	4600	293
	1.7	0	14	77	42	73	64	74	73	63	17	70	82	56	73	15
	1.6	0	2384	2370	1087	3069	2191	1718	1777	1645	2217	2985	2991	2625	3032	2919
	1.5	8,0	65,0	7,7	10,0	13,0	12,0	19,7	13,5	15,0	23,0	16,0	13,5	12,0	5,0	41,0
Generelt	1.4	Nærba veg-og tr.st	Bergen traf.st.	Nordhor dland traf.st.	Odda veg-og traf.st.	Stord traf.st.	Voss veg- og trafikksta- sjon	Førde veg-og traf.st.	Sogndal traf.st.	Nordfjor deid traf.st.	Alesund traf.st.	Molde traf.st.	Kristian sud traf.st.	Ørsta veg-og traf.st.	Sundals øra veg- og tr.st.	Trondhe im traf.st.
	1.3	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	1.2	68	39	39	41	69	70	43	71	72	44	45	46	73	84	47
	1.1	11	12	12	12	12	12	14	14	14	15	15	15	15	15	16

		53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66
Produktivitet	8.4	63	109	0	42	205	129	75	62	114	106	71	73	0	86
	8.3	2031	1039	0	1387	0	0	1415	910	1185	903	1340	1950	0	1762
	8.2	2774	3303	0	2710	6083	5423	3630	2559	3069	3191	1694	1813	663	3573
	8.1	1203	1502	0	822	3476	3099	1047	1138	1296	1405	908	722	332	1425
HMS	7.6	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	J	N	N	N
	7.5	1,5	2,2	2,8	3,3	3,0	2,7	2,7	3,7	2,2	3,2	2,2	2,3	2,2	1,5
	7.4	2	2	4	4	3	3	3	4	2	4	3	2	3	2
	7.3	1	1	3	3	3	2	3	3	1	3	1	4	4	1
	7.2	1	3	0	3	3	2	3	4	3	3	2	1	0	2
	7.1	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2	2	2	1
	6.4	1,4	3,0	0,0	0,0	0,0	35,2	0,0	0,8	1,1	1,7	1,9	15,4	0,0	0,0
	6.3	2,6	5,8	3,0	6,1	6,7	77,1	1,3	3,6	3,7	4,3	3,1	3,8	15,0	2,8
Andre rom	6.2	0,0	2,5	0,0	4,5	0,0	0,0	0,0	1,2	1,5	0,0	7,2	0,0	0,0	2,5
	6.1	84	56	0	23	50	18	60	78	102	61	42	0	0	53
	5.5	377	565	0	241	0	0	398	288	600	355	220	180	0	223
	5.4	2118	2460	0	1358	0	0	1636	1411	2346	1646	948	157	0	1972
	5.3	17	10	0	6	0	0	10	7	13	6	7	3	0	9
Kontrollhall	5.2	1625	2078	0	1040	0	0	1415	1137	2073	1355	804	195	0	1321
	5.1	120	105	0	238	210	261	143	129	91	139	197	720	0	207
	4.4	1,143	1,250	1,333	1,194	4,444	4,444	1,100	1,019	1,176	1,143	1,125	1,143	1,000	1,143
	4.3	9	8	0	0	0	0	8	9	7	7	0	0	0	6
	4.2	12,50	11,67	11,25	11,38	15,00	5,50	15,00	12,13	16,43	12,17	14,89	6,25	15,00	12,50
	4.1	13	13	15	14	76	49	15	11	16	12	17	7	15	11
	3.5	1,111	0,833	1,000	1,000	1,667	1,667	1,250	1,301	0,870	0,732	1,231	0,800	3,000	1,034
	3.4	219	345	0	108	183	105	290	358	415	212	367	453	133	319
Ekspedisjon	3.3	2496	3964	0	2710	3650	3254	2904	1968	3530	4362	1376	2267	221	3454
	3.2	112	99	0	44	107	42	97	124	114	131	131	91	19	183
	3.1	25	33	5	61	57	128	38	21	27	24	13	20	35	19
	2.6	0,122	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,141	0,000	0,000	0,000
	2.5	46	52	20	137	90	122	34	57	38	36	43	104	26	37
Tomt og bygg	2.4	61	85	20	178	140	184	52	78	61	74	60	115	26	56
	2.3	764	546	80	1549	147	193	828	1203	832	812	815	749	52	920
	2.2	0,056	0,086	0,063	0,309	0,227	0,162	0,082	0,090	0,070	0,092	0,082	0,023	0,025	0,076
	2.1	468	156	4250	1379	2133	8057	313	968	588	917	1504	2615	2175	3936
	1.7	73	115	185	97	804	804	72	101	46	0	102	211	686	41
	1.6	1920	3306	5290	2987	24747	24747	2263	2071	1525	2722	2650	5504	17888	2338
	1.5	12,5	6,4	4,0	8,7	1,1	1,1	16,0	15,5	13,6	10,9	13,5	6,5	2,0	16,3
	1.4	Orkdal traf.st.	Brekstad traf.st.	Bjugn traf.st.	Støren veg- og traf.st.	Oppdal veg- og traf.st.	Røros veg- og traf.st.	Steinkjer traf.st.	Namsos traf.st.	Stjørdal traf.st.	Levanger traf.st.	Mosjøen traf.st.	Skillebo tn veg- og traf.st.	Søvik veg- og traf.st.	Bodø traf.st.
Generelt	1.3	1	1	2	1	2	3	1	1	1	1	2	3	1	
	1.2	74	75	75	85	85	85	49	50	76	77	51	51	51	52
	1.1	16	16	16	16	16	16	17	17	17	17	18	18	18	18

		67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81
Produktivitet	8.4	51	71	0	42	96	70	76	42	74	64	49	80	74	46	52
	8.2	901	718	1226	828	2047	1146	1564	1978	2423	1646	827	1990	1054	2031	1079
	8.1	2080	2303	759	2545	4850	2002	3399	5899	3265	2176	2505	3445	4149	1747	1720
	7.6	835	909	565	1000	1183	861	1059	1495	1207	697	855	1155	2215	1217	663
HMS	7.5	N	N	N	J	N	N	N	N	N	N	N	N	J	N	N
	7.4	2,2	1,7	2,5	1,5	3,5	3,3	3,2	1,8	3,0	1,2	2,5	1,7	2,5	2,3	3,0
	7.3	1	2	3	1	4	4	4	2	4	2	3	2	3	2	3
	7.2	1	1	3	1	4	4	3	1	1	1	2	2	1	1	3
	7.1	3	2	2	1	1	2	2	2	3	1	3	1	2	2	3
	6.4	1	2	2	4	4	4	3	3	3	1	3	2	3	4	3
	6.3	1,9	0,0	10,9	1,6	5,0	1,8	0,0	0,6	2,5	0,0	0,0	0,0	5,0	0,0	3,9
Andre rom	6.2	4,6	3,2	28,7	3,5	5,2	5,9	4,0	1,6	5,0	3,0	2,4	2,3	13,0	3,3	5,1
	6.1	2,1	7,1	76,5	1,9	1,2	1,6	1,9	0,0	0,0	0,0	14,4	25,0	3,4	2,4	
	5.5	28	23	0	31	72	31	50	76	22	33	27	42	19	29	26
	5.4	304	190	113	281	232	193	378	330	705	218	357	366	261	160	113
Kontrollhall	5.3	891	867	886	1226	1351	1139	1211	1779	1760	1321	1574	2882	1325	1551	740
	5.2	7	5	7	7	8	5	15	9	11	12	8	12	5	6	2
	5.1	901	718	613	1035	1023	859	1173	1385	1939	988	1323	1990	1054	1015	539
	4.4	1,111	6,000	11,538	1,075	0,900	1,286	1,222	0,947	1,600	1,000	1,000	1,053	1,333	1,000	1,636
	4.3	0	0	8	0	0	0	7	0	9	10	0	7	0	0	0
Kontorer	4.2	11,20	14,83	10,56	14,25	12,00	11,44	11,20	0,00	9,92	13,20	12,09	12,76	10,00	9,00	12,11
	4.1	21	89	110	15	11	15	11	0	16	11	12	12	13	9	20
	3.5	0,800	1,000	1,000	1,000	1,333	1,250	0,889	1,167	1,111	0,800	1,000	0,750	1,000	0,714	1,000
	3.4	186	406	26	125	251	123	437	1416	210	419	160	293	277	296	103
	3.3	2600	2303	759	2545	3637	1601	3824	5056	2938	2721	2505	4593	4149	2446	1720
Ekspedisjon	3.2	98	110	12	33	127	49	139	187	105	113	91	124	156	82	61
	3.1	21	21	65	78	38	41	24	32	31	19	28	28	27	21	28
	2.6	0,000	0,000	0,000	0,043	0,044	0,000	0,031	0,266	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	2.5	36	21	271	33	52	51	39	33	54	46	59	36	79	50	63
	2.4	55	40	309	54	61	80	49	45	80	56	75	48	112	85	89
	2.3	765	326	710	771	796	883	795	1145	1154	500	749	652	670	410	753
	2.2	0,143	0,077	0,339	0,074	0,089	0,219	0,063	0,049	0,114	0,033	0,086	0,067	0,333	0,129	0,250
Tomt og bygg	2.1	1357	366	17216	175	2368	4545	579	548	766	1400	630	254	2500	854	1059
	1.7	34	65	231	46	59	76	30	53	86	54	61	45	41	41	114
	1.6	1415	1847	6586	1948	1808	1750	1469	2005	2226	1103	1504	1608	1556	1684	1560
	1.5	14,0	8,2	2,3	14,3	13,0	11,0	16,1	25,2	14,5	9,0	10,0	13,5	6,0	4,8	8,5
	1.4	Narvik veg- og traf.st.	Svolvær traf.st.	Stamsund veg- og traf.st.	Mo traf.st.	Sortland veg- og traf.st.	Fauske veg- og traf.st.	Harstad traf.st.	Tromsø traf.st.	Finnsnes traf.st.	Storslett veg- og traf.st.	Vadsø traf.st.	Alta traf.st.	Kirkene s traf.st.	Hammerfest traf.st.	Lakselv veg- og traf.st.
	1.3	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	1.2	53	54	54	78	79	83	55	56	80	88	59	60	81	82	87
1.1	18	18	18	18	18	18	19	19	19	19	20	20	20	20	20	

Nøkkeltall for utestasjonstasjoner i Norge

Sorfort på grunnlag av:

Fylke
Distrikt
Stasjon

▼ sortert som 1. pr

▼ sortert som 2. pr

▼ sortert som 3. pr

ID-nr	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11			
Produktivet	6.4	Antall ferjerpr. pr. å.v. totalt	0	#####	0	#DIV/0!	#DIV/0!	0	#DIV/0!	#DIV/0!	0	#####	#DIV/0!	
	6.5	Antall Pbe-kontroller pr. å.v. i hallen	0	0	#####	0	0	0	0	0	0	0	0	
	6.7	Ant. kalkulerte besøk i eksp. pr. å.v. i ekspedisjonen	0	#####	0	#DIV/0!	#DIV/0!	#####	#DIV/0!	#DIV/0!	0	#####	#DIV/0!	
	6.1	Antall kalkulerte besøk på stasjonen pr. å.v. totalt	0	#####	0	#DIV/0!	#DIV/0!	0	#DIV/0!	#DIV/0!	0	#####	#DIV/0!	
HMS	7.6	Pålegg fra myndighetene	J	N	J	N	N	N	N	N	N	N	N	
	7.6	Gjennomsnittlig HMS-vurdering	2	3	3	3	3	3	3	0	2	2	1	
	7.4	Vurdering av standard på vedlikehold av anlegget	3	4	4	4	2	4	3	2	0	3	3	3
	7.3	Vurdering av standard på ventilasjon	1	3	4	3	4	3	3	0	1	2	0	
	7.2	Vurdering av HMS-tilpassing av kontrollhal	3	2	2	1	4	0	3	0	3	1	0	
	7.1	Vurdering av HMS-tilpassing av skranke	2	3	3	3	2	4	3	0	1	1	0	
	7.5	Vurdering av HMS-tilpassing av stasjon	2	3	3	3	2	4	3	0	1	1	0	
Andre rom	6.4	Antall m ² meterrom pr. å.v. totalt	0	#####	0	#DIV/0!	#DIV/0!	0	#DIV/0!	#DIV/0!	0	#####	#DIV/0!	
	6.2	Antall m ² sosiale rom pr. å.v. totalt	1	#####	5	#DIV/0!	#DIV/0!	18	#DIV/0!	#DIV/0!	3	#####	#DIV/0!	
	6.3	Antall m ² togpr. (vkk) pr. sum å.v. totalt	2	#####	0	#DIV/0!	#DIV/0!	0	#DIV/0!	#DIV/0!	2	#####	#DIV/0!	
	6.5	Antall testprøver pr. m ² testrom	#DIV/0!	#####	#####	#DIV/0!	#DIV/0!	#####	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#####	#DIV/0!	
Kontrollhal	6.6	Antall tungbilkontroller pr. tungbil-løp	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	6.4	Antall lette kjøretøy-kontroller pr. lett kontroll-løp	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	6.3	Antall Pbe-kontroller pr. m ² i hallene	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Kontorer	6.5	Antall Pbe-kontroller pr. kontroll-løp	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	6.1	Antall m ² kontrolløp pr. å.v. i hallen	0	0	#####	0	0	0	0	0	108	0	0	
	4.4	Antall kontorplasser pr. å.v. for ansatte med kontorplass	1	#####	#####	#DIV/0!	#DIV/0!	#####	#DIV/0!	#DIV/0!	1	#####	#DIV/0!	
	4.3	Antall m ² pr. arbeidsplass på Hermannskontorer	10	0	3	0	0	0	0	0	4	0	0	
	4.2	Antall m ² pr. enkeltkontor	10	#####	#####	10	8	#####	10	#DIV/0!	8	12	#DIV/0!	
4.1	Sum antall m ² (BRA) kontorer pr. å.v. for ansatte med kontorplass	6	#####	#####	#DIV/0!	#DIV/0!	#####	#DIV/0!	#DIV/0!	4	#####	#DIV/0!		
Ekspedisjon	3.6	Antall skrankearbeidsplasser i forhold til å.v. i ekspedisjonen	1	#####	0	#DIV/0!	#DIV/0!	#####	#DIV/0!	#DIV/0!	1	#####	#DIV/0!	
	3.4	Antall kalkulererte besøk i eksp. pr. m ² publikumsareal	0	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!	0	0	#DIV/0!	
	3.3	Antall kalkulererte besøk pr. skrankearbeidsplass	0	0	#####	0	0	#####	0	#DIV/0!	0	0	#DIV/0!	
	3.2	Antall kalkulererte besøk pr. m ² i ekspedisjonen	0	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!	0	0	#DIV/0!	
	3.1	Sum antall m ² (BRA) i eksp. pr. å.v. i ekspedisjonen	17	#####	15	#DIV/0!	#DIV/0!	#####	#DIV/0!	#DIV/0!	8	#####	#DIV/0!	
Tomte og BYGG	2.1	Andel areal (BRA) i midlertidige bygninger	0	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!	0	0	0	
	2.0	Sum antall m ² (BRA) ekskl. hall pr. å.v. totalt	18	#####	76	#DIV/0!	#VERDI!	-15	#DIV/0!	#DIV/0!	17	#####	#DIV/0!	
	2.4	Sum antall m ² (BRA) (inkl. kjeller) pr. å.v. totalt	25	#####	124	#DIV/0!	#DIV/0!	85	#DIV/0!	#DIV/0!	40	#####	#DIV/0!	
	2.3	Sum antall m ² (BRA) på stasjonen (inkl. kjeller)	270	195	310	216	292	85	190	0	282	130	228	
	2.2	Sum leie og EDV-kostnader pr. å.v. totalt (inkl. kr.)	0,02	#####	0,30	#DIV/0!	#DIV/0!	0,40	#DIV/0!	#DIV/0!	0,07	#####	#DIV/0!	
Generelt	2.1	Antall m ² tomte pr. å.v. totalt	741	#####	4000	#DIV/0!	#DIV/0!	12000	#DIV/0!	#DIV/0!	1429	#####	#DIV/0!	
	1.7	Sum antall km. tverr i trafikksikkerhet pr. å.v. totalt	0	#####	196	#DIV/0!	#DIV/0!	743	#DIV/0!	#DIV/0!	86	#####	#DIV/0!	
	1.6	Antall registrerte kjøretøy i trafikksikkerhet pr. å.v. totalt på stasjonen	0	#####	32000	#DIV/0!	#DIV/0!	40000	#DIV/0!	#DIV/0!	17098	#####	#DIV/0!	
	1.6	Antall å.v. totalt ved stasjonen	11	0	3	0	0	1	0	0	7	0	0	
	1.6	Stasjonsnavn	Svinesund Kontr.st.	Rørje kontr.s t	Støkken kontr.	Minnesund kontr.st.	Husum servicest.	Øyer utek. st	Solum kontrollst.	Krossmoen kontr.st.	Sandmoen kontr.st.	Malvik kontr.s t	Nordkjos s-bottn utekst.	
1.8	Stasjon	1	2	2	2	2	2	2	3	2	3	5		
1.9	Distrikt	86	86	5	63	9	12	19	88	47	47	56		
1.1	Fylke	1	1	2	2	4	5	7	11	16	16	19		