



POLITIET
POLITIDIREKTORATET



KRIMINALOMSORGEN

Analyse av transport og fremstilling av varetektsinnsatte

8. desember 2015

Versjon 1.0



INNHOOLD

1	SAMMENDRAG.....	3
2	RAMMER FOR ANALYSEN.....	7
2.1	Bakgrunn.....	7
2.2	Formål med analysen.....	7
2.3	Forutsetninger og rammer for arbeidet.....	7
2.4	Organisering av arbeidet.....	7
2.5	Metodikk.....	8
2.6	Datainnsamling/kilder.....	8
3	BESKRIVELSE AV OG UTFORDRINGER MED DAGENS SITUASJON.....	9
3.1	Utfordringer med dagens situasjon.....	9
3.2	Gjennomgang av organisering og volum på transporter i politidistriktene.....	9
4	MÅL FOR TRANSPORT OG FREMSTILLING AV VARETEKTSINNSATTE	12
5	ALTERNATIVER FOR TRANSPORT OG FREMSTILLING AV VARETEKTSINNSATTE.....	13
5.1	Sammenligningsgrunnlag.....	13
5.2	Alternativ I.....	13
6	VIRKNINGER AV ALTERNATIV I.....	15
6.1	Prissatte nyttevirksomheter.....	15
6.2	Ikke-prissatte nyttevirksomheter.....	19
6.3	Kostnadsvirksomheter.....	23
7	VIRKNINGER AV ALTERNATIV I MOT NULLPLUSSALTERNATIVET .	27
8	RISIKOVURDERING AV ALTERNATIV I.....	28
8.1	Risiko for manglende evne til å håndtere kapasitetstopper.....	28
8.2	Risikovurdering av transport.....	28
8.3	Risiko for tapping av fengselsbetjenter.....	29
8.4	Risiko for svak styring av varetektstransporter.....	29
8.5	Omdømmerisiko.....	30
9	REFERANSER.....	31
10	VEDLEGG.....	32
10.1	Vedlegg 1: Frigjorte årsverk.....	32
10.2	Vedlegg 2: Tomkjøring.....	33
10.3	Vedlegg 3: Kostnader.....	35
I dette vedlegget presenteres forutsetningene bak beregningen til kostnadsvirksomheter av alternativ I. Parameterne er beskrevet nærmere i kapittel 6.3.....		35
10.4	Vedlegg 4: Oversikt fengsler.....	35
10.5	Vedlegg 5: Oversikt transportbaser.....	37

1 SAMMENDRAG

Det er utarbeidet en enkel analyse for mulige virkninger ved overføring av ansvar for transport og fremstilling av varetektsinnsatte fra politiet til kriminalomsorgen. Det ses på overføring av ansvar til kriminalomsorgen for de nye politidistriktene Vest, Sør-Vest, Øst og Oslo.

Metodikk

Det er anvendt metodikk for samfunnsøkonomisk analyse slik Økonomiregelverket stiller krav om og slik det anbefales fra Direktoratet for økonomistyring. For å få relevant informasjon om dagens situasjon i politidistriktene, er det innhentet data fra de aktuelle politidistriktene. Det er også i stor grad anvendt kunnskap og erfaringer fra et pågående pilotprosjekt for varetektstransport i Kriminalomsorgen Region sør bestående av politidistriktene Vestfold, Telemark, Søndre Buskerud, Nordre Buskerud og Asker og Bærum.

Dagens situasjon

Antall transporter og fremstillinger var samlet sett i overkant av 6 900 i de nye politidistriktene Vest, Sør-Vest, Øst og Oslo for perioden 1.- 3. kvartal 2015. Politidistriktene har organisert seg forskjellig i hvordan fremstillingsoppdrag ivaretas. Flere benytter en blanding av arrestforvarere og politibetjenter til å gjennomføre oppgaven. Lengde på transportoppdrag og avstand mellom fengsler, politistasjon og fremstillingssted varierer også betydelig mellom politidistriktene. Noen utfordringer med dagens situasjon er blant annet at det brukes politioperative ressurser til transport av innsatte. Politiansatte kunne alternativt gjort arbeid som er mer politifaglig rettet. Videre må politiet kjøre relativt mange transporter med tom bil som følge av at innsatte er forvart et annet sted enn der politiet er lokalisert. I tillegg har politiet begrenset mulighet til å optimalisere kapasitetsutnyttelsen i fengslene.

Mål for transport og fremstilling av varetektsinnsatte

Med utgangspunkt i ovennevnte problembeskrivelse avledes noen overordnede mål som er retningsgivende for forbedringstiltakene som adresseres. Målene er, i ikke prioritert rekkefølge:

- effektiv transport av varetektsinnsatte
- frigjøring av politikraft
- klar rolle- og ansvarsdeling mellom kriminalomsorgen og politiet
- trygt arbeidsmiljø for innsatte og ansatte
- høy kvalitet i transport og fremstilling av varetektsinnsatte

Alternativer

Det er sett på overføring av ansvaret for transport og fremstilling for varetektsinnsatte fra politiet til kriminalomsorgen for følgende politidistrikt:

- Vest (tidligere Hordaland og Sogn og Fjordane),
- Sør-Vest (tidligere Rogaland og Haugaland og Sunnhordland)
- Øst (tidligere politidistriktene Østfold, Romerike, Follo)
- Oslo politidistrikt (inklusive Asker og Bærum politidistrikt).

Det er analysert ett hovedalternativ der Kriminalomsorgen tar over ansvaret for transport og fremstilling for transportene (alternativ I). Alternativ I er også analysert opp mot nullplussalternativet der politiet beholder ansvaret, men at det er kun arrestforvarere som gjennomfører transportene.

Virkninger av alternativ I sammenlignet med nullalternativet

Å overføre denne oppgaven fra politiet til kriminalomsorgen vil bety at det frigjøres årsverk i politiet som kan anvendes til andre oppgaver. Det skilles i analysen mellom frigjorte årsverk politistillinger og frigjorte årsverk arrestforvarere. Antallet frigjorte politiårsverk i politiet anslås til henholdsvis 32 i Oslo, 12 i Vest, 14 i Øst og 10 i Sør-Vest, samlet 68 frigjorte årsverk. Antallet frigjorte arrestforvarerårsverk i politiet anslås til henholdsvis 19 i Oslo, 8 i Vest, 10 i Øst og 13 i Sør-Vest, samlet 50 frigjorte årsverk. Det understrekes at det er stor grad av usikkerhet til beregningene.

I tillegg er det en besparelse knyttet til redusert tomkjøring. I dag kjører politiet grovt sett fra en politistasjon til fengselet og så til fremstillingsstedet, og samme rute tilbake. Ved at kriminalomsorgen har transportbase ved fengselet sparer samfunnet tidsbruken og bilkostnadene knyttet til å kjøre distansen tur/retur politistasjon til fengslet. Grunnet stor usikkerhet i beregningen av denne nyttevirkningen, er anslaget oppgitt i et intervall.

I analysen vurderes også nyttevirkninger som det ikke har vært mulig å prissette i kroner. For disse virkningene er det i liten grad forsøkt å skille mellom politidistriktene. Det forventes bedre styring og samordning av transporter og fremstillinger dersom kriminalomsorgen overtar ansvaret sammenlignet med dagens situasjon. Det skyldes at kriminalomsorgen har større mulighet for og insentiv til å flytte innsatte mellom fengsler. Denne virkningen antas å være størst for politidistrikt med stort volum av transporter og mange fengsler som det skal transporteres til, slik som Oslo politidistrikt og Øst politidistrikt. Alternativ I vil også innebære et mindre oppgave- og kontrollspenn i politiet. De andre nyttevirkningene anses ikke å ha stor effekt sammenlignet med dagens situasjon, se tabell 1.1. En overføring av ansvar vil innebære investerings- og driftskostnader for kriminalomsorgen. Det må blant annet etableres transportbaser i politidistriktene og det må gjennomføres investeringer i biler for kriminalomsorgen. I dette analysearbeidet har en ikke rukket å utrede eventuelle omstillingskostnader.

Alternativ I vil også kunne redusere soningskøen samt redusere omfanget av oversitting i politiarrest. Restkapasitet i transporttjenesten kan benyttes til intern relokalisering av innsatte i Norge slik at man unngår soningskø i visse deler av landet, mens det er ledig kapasitet i andre deler av landet. Dette kan igjen bidra til at det blir enklere for alle regionene å stille varetektsplasser til rådighet for politiet. Transporttjenesten kan også bruke ledig kapasitet til forkynninger som ellers ikke ville ha blitt gjennomført. Det kan føre til en nedbygging av soningskøen.

I tabell 1.1 oppsummeres prissette og ikke-prissette virkninger for alternativ I sammenlignet med nullalternativet. Som det fremgår indikerer analysen at en overføring av ansvar ikke gir særlig netto nåverdi i kroner. Det understrekes at det er stor grad av usikkerhet til beregningene.

Tabell 1.1 Vurderinger av prissatte og ikke-prissatte virkninger ved overføring av ansvar for transport og fremstilling av varetektsinnsatte til kriminalomsorgen (alternativ I). *Sammenlignet med dagens situasjon. Tall i nåverdi i mill. kroner der tall er angitt. 2015-kroner. Perioden 2016-2025

	Vest	Sør-Vest	Øst	Oslo
Prissatte nyttevirkninger:				
Frigjorte årsverk i politiet	110	124	132	275
Redusert tomkjøring (intervall)	18 - 52	21 - 32	15 - 45	29 - 59
Ikke-prissatte nyttevirkninger:				
Styring og samordning av transporter	+/++			
Beredskapsevne	+			
Sikkerhet og HMS for ansatte	0			
Sikkerhet for innsatte	0			
Omdømme	0			
Oppgaveutførelse	0			
Kostnadsvirkninger				
Investering	7	8	7	15
Drift	132	122	137	291
Netto nåverdi (intervall)	(-12) - 22	15 - 25	2 - 33	(-2) - 27
Risiko	Lav			

*{----} til {++++} indikerer en rangering av effektene, der {++++} betyr størst positiv effekt, mens{----} betyr størst negativ effekt.

Virksomheter av alternativ I sammenlignet med nullplussalternativet

Det er også blitt gjort en vurdering av alternativ I sammenlignet med en situasjon der bare arrestforvarere har ansvaret for transport og fremstilling i politiet (nullplussalternativ), se tabell 1.2. Det er ikke beregnet sparte lønnskostnader i politiet eller økte lønnskostnader i kriminalomsorgen. Det skyldes at man grovt sett kan anta at antallet frigjorte arrestforvarere vil være på linje med antallet frigjorte årsverk i alternativ I og at det er små lønnsforskjeller mellom en arrestforvarer og en transportbetjent. Det vil imidlertid være gevinster ved redusert tomkjøring i alternativ I sammenlignet med nullplussalternativet fordi transportbetjentene er lokalisert ved fengsler. En annen gevinst med alternativ I sammenlignet med nullplussalternativet er bedre styring og samordning av transporter. Alternativet vil også innebære mindre oppgave- og kontrollspenn i politiet. Det blir også noe høyere investerings- og driftskostnader ved alternativ I sammenlignet med nullplussalternativet.

Tabell 1.2 Vurderinger av prissatte og ikke-prissatte virkninger ved overføring av ansvar for transport og fremstilling av varetektsinnsatte.¹ Sammenlignet med nullplussalternativet. Tall i nåverdi i mill. kroner der tall er angitt. 2015-kroner. Perioden 2016-2025

	Vest	Sør-Vest	Øst	Oslo
Prissatte nyttevirkninger				
Frigjorte årsverk i politiet	Ikke beregnet			
Redusert tomkjøring (Intervall)	18 - 52	21 - 32	15 - 45	29 - 59
Ikke-prissatte nyttevirkninger				
Styring og samordning av transporter	+/++			
Beredskapsevne	0			
Sikkerhet og HMS for ansatte	0			

Sikkerhet for innsatte	0			
Omdømme	0			
Oppgaveutførelse	0			
Kostnadsvirkninger				
Investering	7	8	7	15
Driftskostnader u/lønnskostnader til arrestforvarere	11	10	11	13
Netto nåverdi (intervall)	0 – 34	3 – 13	(-4) – 27	(-1) – 31
Risiko	Lav			

¹⁾{----} til {++++} indikerer en rangering av effektene, der {++++} betyr størst positiv effekt, mens {----} betyr størst negativ effekt.

Risikovurdering av alternativene

Samlet sett vurderes risikoen å være lav ved en overføring av ansvar for transport og fremstillinger av varetektsinnsatte til kriminalomsorgen.

Samlet vurdering

Denne analysen gir et kunnskapsgrunnlag, men gir ikke en anbefaling om – og eventuelt i hvilke politidistrikt – en bør overføre ansvar for transport og fremstilling av varetektsinnsatte fra politidistrikt til kriminalomsorgen.

Det er i analysearbeidet ikke fremkommet store samfunnsøkonomiske gevinster målt i kroner av å overføre ansvaret for transport og fremstilling av varetektsinnsatte til kriminalomsorgen i de aktuelle politidistriktene. Grovt sagt kan man argumentere for at reduserte lønnskostnader i politiet vil oppveies av økte lønnskostnader i kriminalomsorgen. En overføring av ansvar vil imidlertid gi betydelig frigjøring av politikraft. Dette er et uttalt politisk mål. Dette forutsetter at politiet får beholde midlene til politistillingene som blir frigjort. Omfanget av tomkjøring forventes å gå ned ved en overføring av ansvaret for transport og fremstilling av varetektsinnsatte fra politiet til KDI.

Det er de ikke-prissatte virkningene som vurderes å ha størst effekt. Overføring av ansvar for transport av varetektsinnsatte til kriminalomsorgen vil gi en gevinst i form av bedre samordning av transporter siden kriminalomsorgen har bedre forutsetninger for å styre dette. En bieffekt kan være at en overføring til kriminalomsorgen kan bidra i arbeidet med å redusere soningskøen samt oversitting i politiarrest.

Det kan også betraktes som en gunstig fordelingsvirkning at oppgave- og kontrollspennet i politiet reduseres.

Det understrekes at man i analysearbeidet har forutsatt at man kan utnytte arbeidstid fullt ut for transportbetjenter. I analysen er det pekt på en rekke oppgaver som transportbetjentene kan utføre utenom rene transport- og fremstillingsoppdrag. I analysen er det lagt til grunn at politiet beholder lønnsmidlene som blir frigjort for politiansatte. Det er avgjørende for å kunne øke politikraften, slik som målet for tiltaket også er formulert.

2 RAMMER FOR ANALYSEN

2.1 Bakgrunn

Justis- og beredskapsdepartementet (JD) ba Kriminalomsorgsdirektoratet (KDI) og Politidirektoratet (POD) i brev av 26. juni 2015 om å gjennomføre en analyse av transporttjenesten for varetekt. Bestillingen var: "Parallelt med sluttevalueringen bes POD og KDI gjennomføre en analyse av hvordan transporttjenesten kan organiseres i øvrige deler av landet. JD forutsetter at analysen foreligger senest november 2015, slik at informasjonsgrunnlaget kan benyttes i forbindelse med marskonferansen i 2016 om statsbudsjettet 2017. Føringer for oppdraget:

- Det er behov for å se nærmere på hvordan ledig tid/resttid for transportbetjentene kan brukes på en bedre måte (før, mellom og/eller etter transportoppdrag.)
- Det er viktig å få presise vurderinger av hva som kan frigjøres av politikraft med en eventuell ny oppgaveportefølje og utvidet geografisk nedslagsfelt.

2.2 Formål med analysen

Hovedformålet med analysen er å lage et beslutningsgrunnlag som legger grunnlaget for en effektiv organisering og drift av transporttjenesten for varetektsinnsatte i en større del av landet utover dagens pilotprosjekt i Kriminalomsorgen region sør. Det skal særskilt vurderes i hvilken grad løsninger frigjør politikraft. Det gjennomføres for tiden en sluttevaluering av pilotprosjektet, med frist medio mai 2016. Det vil være verdifullt å få erfaringsgrunnlag fra en større del av landet før det tas beslutning om en eventuell endring i det nasjonale ansvaret for transport og fremstilling av varetektsinnsatte.

2.3 Forutsetninger og rammer for arbeidet

Alternativ sammenlignes og vurderes ut fra en analyse av nytte- og kostnads-virkninger. Analysen vil også drøfte risiko og fordelingsvirkninger for alternativ.

Det gjøres følgende avgrensninger i analysearbeidet:

- Det er ikke sett på en løsning der transporttjenesten for varetektsinnsatte utelukkende løses av politiansatte. Dette vil stå direkte i motstrid med målet om å frigjøre politikraft.
- Det er ikke sett på en løsning der oppgaven løses av en privat aktør. Dette har blitt både forsøkt og analysert tidligere.¹

2.4 Organisering av arbeidet

Arbeidet med analysen har blitt utført av:

Arbeidsgruppe²

- Espen Frøyland, POD (leder)
- Peder Berrefjord Osa, POD

¹ Denne løsningen er tidligere ikke blitt vurdert å være aktuell, se KDI og POD (2014) for en nærmere begrunnelse.

² Annelise Østby og Siri Næss i POD har bidratt med gode kommentarer i arbeidet.

- Arne Gloppen, POD
- Dag Sandham, KRUS
- Terje Weber, Kriminalomsorgen region sør
- Richard Bjerkelund, KDI

Arbeidsgruppen har rapportert til en ledergruppe bestående av:

- Vidar Refvik, assisterende politidirektør, POD
- Heidi Bottolfs, avdelingsdirektør, KDI

Det har i tillegg vært avholdt møte med representanter fra kriminalomsorgen, Oslo politidistrikt og Hordaland politidistrikt.

2.5 Metodikk

Det er benyttet metodikk for forenklet samfunnsøkonomiske analyse.³ Analysen er en vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger ved bruk av henholdsvis nåverdi-beregning og pluss/ minus-metoden.⁴ Det er for vurdering av de ikke-prissatte virkningene i stor grad trukket på erfaringer fra underveisevalueringen av pilotprosjektet i Kriminalomsorgen region sør, se POD og KDI (2015).

2.6 Datainnsamling/kilder

Følgende datainnsamling er blitt benyttet:

- Det er gjennomført en egen ad hoc datainnsamling fra de aktuelle politidistriktene. Det gjelder beskrivelse av hvordan oppgaven løses av politidistriktet i dag, andelen transport- og fremstillingsoppdrag gjennomført av arrestforvarere kontra politibetjenter, og hvor de registrer slike typer oppdrag.
- Det er brukt tall fra PO (Politioperativ system) for antall fremstillinger. Unntaket er Oslo politidistrikt som benytter et annet system til å registrere transporter (F-trans). Tallene fra F-trans er kodet om til POs fremstillingskategorier for å gjøre det sammenlignbart med de andre politidistriktene.
- Kjøreavstander er hentet fra Google-maps.

³ Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser mv. Rundskriv 109/14 (2014)

⁴ Se DFØ (2014).

3 BESKRIVELSE AV OG UTFORDRINGER MED DAGENS SITUASJON

I dette kapitlet beskrives utfordringene med dagens situasjon og hvordan transport og fremstilling er organisert i de aktuelle politidistriktene.

3.1 Utfordringer med dagens situasjon

- Det brukes politioperative ressurser til transport av innsatte. Politiansatte kunne alternativt gjort arbeid som er mer politifaglig rettet. Oslo politidistrikt erfarer for eksempel at tjenesteproduksjonen (etterforskning mm.) går opp om sommeren, noe de mener skyldes rettsferie og dermed ingen fremstillingsoppdrag til retten.
- Politiet må kjøre relativt mange transporter med tom bil siden innsatte sitter et annet sted enn der politiet er (omtales heretter som tomkjøring). Det er i teorien mulig å løse dette gjennom bedre planlegging, men politidistriktene står ovenfor svært ulike utfordringen i forhold til volum og avstand mellom politiet, tingretter og fengsler.
- Det er ingen enhetlig bruk av politiansatte for å gjennomføre transporter. I noen politidistrikt gjennomføres transporter av arrestforvarere, mens andre steder gjennomføres det av politibetjenter.
- Det er gjennomgående manglende styringsinformasjon om volumet av transporter av varetektsinnsatte i politiet. Dette gjør det vanskelig å gjennomføre helt presise vurderinger av transportbehov.
- Politiet har begrenset mulighet til å optimalisere kapasitet i fengsler. Dette fører blant annet til at mange sitter for lenge i politiarresten (lovbestemt grense på 48 timer).
- En del lange transporter av varetektsinnsatte for politiet genererer mye overtid/hviletid.

3.2 Gjennomgang av organisering og volum på transporter i politidistriktene

I dette delkapitlet gjennomgås organisering og volum på transporter i de aktuelle politidistriktene som blir analysert. Det gis spesielt en beskrivelse av om det er polititjenestemenn eller arrestforvarere som gjennomfører transportoppdrag. Beskrivelsene nedenfor er basert på tilbakemeldinger som er innhentet fra de respektive politidistrikt.

3.2.1 Politidistrikt Vest

	Hordaland Politidistrikt	Sogn og Fjordane politidistrikt
Kort beskrivelse av hvordan arrestfunksjonen i politidistriktet er organisert	Arrest- og fremstillingsseksjonen har ansvar for alle fremstillinger og transporter i Hordaland politidistrikt. Reise / transportkoordinator og seksjonsleder har det daglige ansvaret for alle fremstillinger og transporter, og fører dette i en egen fremstillingsliste. Alle henvendelser vedr dette blir rettet til fremstillingsseksjonen. I	Blir utført av ledig politioperativt personell. Ingen sentral seksjon med ansvar for fremstillinger.

	tillegg må fengselsplasser skaffes tilveie.	
Antall ansatte arrestforvarere	Seksjonen har 32 stillinger og 25 av disse er besatt. 8 ledende arrestforvarere, 14 arrestforvarere, reise – og transportkoordinator, konsulent og seksjonsleder	1 Arrestforvarer/operatør samt 7 pensjonister på tilkalling
Hvor stor andel av transportene som gjennomføres av arrestforvarere	47,1 %	0 %

3.2.2 Politidistrikt Sør-Vest

	Rogaland Politidistrikt	Haugaland og Sunnhordland politidistrikt
Kort beskrivelse av hvordan arrestfunksjonen i politidistriktet er organisert	Arrest og fremstillingsseksjonen hører organisatorisk til driftsenhet Stavanger, og er lokalisert på Stavanger politistasjon, politihuset i Stavanger. Seksjonen bistår hele distriktet, men det er hver enkelt driftsenhet som har selve ansvaret for fremstillinger. Det vil si at hvis vi ikke har ressurser til å ta en hovedforhandling så er det driftsenheten som "eier" siktede som må skaffe mannskaper til fremstillingen.	Utføres av enhet som "eier" saken med bistand fra arrestforvarere eller øvrige enheter.
Antall ansatte arrestforvarere	Det er 23 stillinger på seksjonen inkludert seksjonsleder.	8 stykker på 7 stillingshjemler
Hvor stor andel av transportene som gjennomføres av arrestforvarere	80 %	10 %

3.2.3 Politidistrikt Øst

	Follo Politidistrikt	Romerike politidistrikt	Østfold Politidistrikt
Kort beskrivelse av hvordan arrestfunksjonen i politidistriktet er organisert	Etterforskningsavdelingene (bestiller) har kontroll over hvem som er fengslet. Sender bestilling til tjenestekontoret søm gjennom planmøtet setter ressurser på oppdraget. Bestiller sørger for nødvendige varslinger samt føring i PO og transportordre.	Bestillinger på transporter og fremstillinger går til vaktleder via felles postmottak. Vaktlederne er tjenestegjørende politiførstebetjenter på døgnkontinuerlig turnus. Tjenestegjørende vaktleder tar oppdraget/bestillingen ut av mailboksen og lager et oppdrag i PO, samtidig som at oppdraget blir satt i en	Transportkoordinator fører i F-trans og PO, og setter ut alle transporter/fremstillinger til driftsenhetene. Koordinatoren er ansatt ved FOE.

		mappe over fremstillinger. Vaktleder kontrollerer dag og dato for oppdraget og fører	
Antall ansatte arrestforvarere	4 + 1 midlertidig	15 stk. (To LAF – Ledende arrestforvarere).	18 sivile AF (pluss 8 politibetjenter som hospiterer i 6 mnd ved samme seksjon) - totalt 26 ansatte.
Hvor stor andel av transportene som gjennomføres av arrestforvarere	30 %	30 %	50 %

3.2.4 Oslo politidistrikt

	Oslo Politidistrikt	Asker og Bærum politidistrikt
Kort beskrivelse av hvordan arrestfunksjonen i politidistriktet er organisert	Eget transport og fremstillingsavsnittet som tar seg av alle typer fremstillingsoppdrag. Transporter registreres i F-trans. Fremstillingsoppdrag som ivaretas av ordinære ordenspatrolje føres i PO. Det siste gjelder særlig hasteoppdrag til lege/sykehus osv. En kombinasjon av arrestforvarer og politibetjenter i seksjonen. 20 mann på to skift (døgnbemannet).	Alle oppdrag knyttet til transport og fremstillinger i distriktet koordineres via tjenestekontoret som er underlagt Bærum politistasjon. En sivil ansatt på tjenestekontoret har som hovedansvar å følge opp alle oppdrag med transport og fremstillinger i hverdagen. Juristene og andre som trenger bistand til fremstillinger skal melde inn behov til tjenestekontoret. Tjenestekontoret fører egen oversikt over alle fremstillinger, sørger for å skaffe mannskaper til å foreta fremstillingene enten det er egne mannskaper eller bistand fra kriminalomsorgen, samt bistår med å følge opp frister for neste fremstilling. Tjenestekontoret sørger også for å bestille varetektsplasser hos kriminalomsorgen. Oppdraget føres i PO av tjenestekontoret slik at operasjonsleder, arrestforvarer og mannskapersom skal utføre oppdraget finner nødvendig informasjon om oppdraget i PO loggen.
Antall ansatte arrestforvarere	33 arrestforvarere	11 stykker
Hvor stor andel av transportene som gjennomføres av arrestforvarere	90 % (Gjelder kun fremstillinger foretatt av fremstillingsavsnittet) ⁵	20 %

⁵ I Oslo blir likevel mange av transport- og fremstillingsoppdragene gjennomført av politibetjenter. Dette kommer frem i den senere beregningen gjennom at alle fremstillinger for retten i Oslo er kodet som gjennomført av politiårsverk.

4 MÅL FOR TRANSPORT OG FREMSTILLING AV VARETEKTSINNSATTE

Den ønskede tilstanden for transport og fremstilling av varetektsinnsatte kan uttrykkes gjennom følgende overordnede mål (ikke prioritert rekkefølge):

- Effektiv transport av varetektsinnsatte
- Frigjøring av politikraft
- Klar rolle- og ansvarsdeling mellom kriminalomsorgen og politiet
- Trygt arbeidsmiljø for innsatte og ansatte
- Høy kvalitet i transport og fremstilling av varetektsinnsatte. Slike kjennetegn vil blant annet kunne være *i*) god kommunikasjon med domstoler, *ii*) presist oppmøte, *iii*) profesjonell opptreden av transportansvarlige og *iv*) god planlegging av tjeneste-/transportlister.

5 ALTERNATIVER FOR TRANSPORT OG FREMSTILLING AV VARETEKTSINNSATTE

Basert på målene er det vurdert alternative innretninger for organisering av transport og fremstilling av varetektsinnsatte. Det ses på de følgende politidistriktene: Øst, Vest, Oslo og Sør-Vest, jf. mandatet for analysen. Det gjennomgås først noen sentrale forutsetninger for hvordan alternativene er formulert.

5.1 Sammenligningsgrunnlag

Nullalternativ

I dag er politiet organisert med 27 politidistrikt. Politireformen innebærer at politidistriktene reduseres til 12 distrikt fra 1. januar 2016. Det er denne fremtidige strukturen som i utgangspunktet er blitt brukt som et sammenligningsgrunnlag i analysen. Det vil si at vi har tatt utgangspunkt i den sammensetningen som er i dagens politidistrikt, men der vi for eksempel har summert antall arrestforvarere i det nye distriktet for å få et bilde av dagens situasjon. Dagens situasjon kan karakteriseres som en blandet modell der både arrestforvarere og politiansatte bidrar til å gjennomføre transport og fremstilling. Som beskrevet ovenfor er det imidlertid forskjeller mellom politidistriktene på hvordan tjenesten blir løst.

Nullplussalternativ

Det er også sett på et såkalt nullplussalternativ. I dette alternativet beholder politiet ansvaret og det er kun arrestforvarere som gjennomfører transport- og fremstillingsoppdrag. Dette kan ses på som en mindre endring av dagens ordning og vil derfor ikke bli karakterisert som et eget alternativ. Det blir her antatt at politidistriktene ruster opp med arrestforvarere til de har like mange som det er antatt at KDI vil trenge av arrestforvarere innenfor de nye politidistriktene. Hvor mange nye arrestforvarere som trengs vil variere mellom politidistriktene.

5.2 Alternativ I

Alternativ I er et alternativ der kriminalomsorgen tar over ansvaret og transportbetjener gjennomfører transportene. Nedenfor beskrives noen viktige dimensjoner i alternativ I. Det er viktig å understreke at det ikke er tatt noen endelig avgjørelse knyttet til hvor transportbasene skal ligge og hvordan transporttjenesten bør organiseres i kriminalomsorgen. Slik dette er skissert i denne analysen er dette gjort for å kunne illustrere effekten av de prissatte virkningene av alternativ I.

Sentralisert styring av bestilling av transportoppdrag.

I transportpiloten har man et transportkontor, som styrer transportoppdragene i regionen. Det fremstår hensiktsmessig å etablere et "nasjonalt" transportkontor som dekker alle politidistrikt. I pilotprosjektet er dette blitt kalt Kriminalomsorgens transporttjeneste (KTT). KTTs administrative funksjoner som for eksempel HR, økonomistyring, anskaffelser mm. bør også kunne samles i et felles kontor. En slik organisering vil være mer rasjonell, mindre ressurskrevende og forhåpentligvis bidra til en bedre samordning av fremstillingene i alle KTTs avdelinger. Dette antas også å være i tråd med Regjeringens mål om en mer effektiv offentlig sektor. Det vil trolig være

store samordnings- og stordriftsfordeler forbundet med å ha et transportkontor som dekker alle nye ansvarsområder slik at det er dette som er blitt valgt i analysearbeidet.

Organisasjonsmessig plassering av transportbetjener

Dette spørsmålet henger sammen med hvordan transportbasene blir organisert i kriminalomsorgen. Det vises således til utredningen om fremtidig organisering av kriminalomsorgen datert 27. oktober 2015. Det fremgår av denne utredningen at det vil være riktig å ha desentraliserte transportbaser, i tilknytning til de nye enhetene som foreslås. Transport er en utpreget operativ, stedsavhengig oppgave, mens koordinering og administrering av transportoppdrag kan gjøres uavhengig av lokasjon. Transportbasene bør lokaliseres i nærheten av fengsler med mange varetektsinnsatte, men bør koordineres helhetlig for et større geografisk område for å gi god personell- og materiellutnyttelse.

Hvorvidt transportbasene bør legges administrativt og funksjonelt i eller utenfor fengselet, er et spørsmål kriminalomsorgen må vurdere nærmere dersom det besluttes overføring av oppgaven.

Kompetansen til transportbetjener

Det kan tenkes ulike kompetansenivåer fra personer som sørger for transport og fremstilling. Det er stor forskjell på kompetansen mellom en person som for eksempel har 2-årig fengselsutdanning kontra en person som har "noen ukers" opplæring i transport. I denne analysen har vi lagt til grunn at kompetanseprofil blir avklart senere og analysen vil ikke drøfte krav til og innhold i kompetanse til transportbetjener i kriminalomsorgen.

Oppgaveporteføljen til transportbetjener

Det legges til grunn at transportbetjener kan utføre følgende tjenester:

- Transport og fremstilling av varetektsinnsatte
- Transport av domsinnsatte. Det er forskjell på om kriminalomsorgen/transporttjenesten får ansvar kun for transport og fremstilling varetekt, eller også transport av domsinnsatte. I dagens pilotprosjekt kan KTT gjennomføre transport av domsinnsatte hvis det er kapasitet og tilgjengelige ressurser og det ikke går foran transport av varetektsinnsatte. Det er samfunnsøkonomisk fornuftig at man gjennomfører transporter hvis det er ledig kapasitet i kriminalomsorgen. I denne analysen er det valgt samme tilnærming, det vil si at KTT kan gjennomføre transport av domsinnsatte.
- Det er også lagt til grunn at ledig tid kan benyttes til:
 - o Forkynnelser
 - o Prøvetaking DNA
 - o Transport i forbindelse med signalering eller elektronisk kontroll
 - o Andre mer rene fengselsoppgaver
 - o Øvrige transportoppdrag for politiet, eksempelvis transport av innsatte til politiavhør
 - o Trening/øvelser, generelt bilvedlikehold og diverse kontorarbeid.

I utgangspunktet er det lagt til grunn at transportbetjentene får fulle arbeidsdager.

6 VIRKNINGER AV ALTERNATIV I

I dette kapitlet vurderes nytte- og kostnadsvirkningene til alternativ I opp mot nullalternativet. I neste kapittel sammenlignes den alternative modellen med nullplussalternativet.

For de prissatte virkningene er det skilt mellom politidistriktene. Det er gjennomført en nåverdiberegning av gevinstpotensialet. Ikke-prissatte virkninger vurderes etter betydning og omfang, og det benyttes en skala som går fra ---- til +++. 0 indikerer ingen endring⁶.

6.1 Prissatte nyttevirkninger

6.1.1 Frigjorte årsverk i politiet (politiansatte og arrestforvare)

Beregningen av frigjorte årsverk er basert på tidsbruk politiet bruker på slike typer oppdrag i dag. Tidsbruken per oppdrag er satt som en funksjon av transporttid, ventetid, forberedelse og etterarbeid, multiplisert opp med antall fremstillingsoppdrag. Det er alltid to betjenter med på hvert oppdrag, som gjør at total fremstillingstid må multipliseres med 2 for å finne total tidsbruk for politiet. I tillegg er det lagt inn en komponent knyttet til administrasjon av fremstillingsoppdrag.

$$\text{Frigjorte årsverk} = \frac{(\text{Antall fremstillinger} * \text{Tidsbruk til fremstilling}) * 2}{\text{Normalårsverk}}$$

Beregning av frigjorte årsverk i politiet er gjort med følgende forutsetninger:

- Antall fremstillinger: Basert på registreringene gjort i PO. PO-dataene fra 2015 for 1.-3. kvartal er omregnet til en helårseffekt. Dette helårsanslaget er brukt for alle år i beregningsperioden.
- Transport av personer i arrest og politibistand: Registreringen i PO inkluderer transport og fremstillingsoppdrag knyttet til personer i arrest. I tillegg må fortsatt politiet bistå ved for eksempel høyrisiko-oppdrag. Baserte på disse to faktorene er 5 prosent av oppdragene registrert i PO tatt ut.
- Førstegangsframstillinger: Dette registreres ikke i PO som en egen type fremstilling. Basert på erfaringer fra pilotprosjektet er det lagt til grunn at om lag 30 prosent av fremstillinger for retten er førstegangsframstillinger. Dette anslaget er lagt til grunn for alle politidistrikt.
- Transporttid: Tid mellom A (for eksempel politiarrest) og B (for eksempel tingrett). Denne beregningen er gjort for hvert politidistrikt da de har svært ulike utstrekning.
 - På andre framstillinger enn framstilling for retten er det gjort et generelt anslag på transporttid. Den største delen av disse framstillingene gjelder helse: lege, sykehus, tannlege osv. Her er det antatt en transporttid på en halvtime til og fra fengselet.
- Ventetid: Det er antatt en fast ventetid for de ulike typer framstillingene, se tabell 6.1. Disse er basert på erfaringene fra pilotprosjektet der det er registrert tidsbruk per oppdrag.

⁶ Se DFØ (2014).

Tabell 6.1. Ventetid på fremstillingsoppdrag

Type fremstilling	Antatt ventetid
Førstegangsfremstilling	2 timer
Hovedforhandlinger (fremstilling retten)	6 timer
Helse	2 timer

- Forberedelse og etterarbeid er satt til 1 time (½ time før og etter transportoppdrag). Dette inkluderer ikke administrasjonen knyttet til transporter, men den fysiske klargjøringen av bil og utstyr mm.
- Administrasjon: Antar at hvert distrikt bruker to årsverk til administrasjon av fremstillingsoppdrag
- Normalårsverk: Statistisk sentralbyrå beregner et årsverk til 1 750 timer. Det legges til grunn et effektivitetstap på 20 prosent slik at et normalårsverk består av 1 400 timer.
- Fordelingen mellom politiårsverk og arrestforvarer-årsverk er basert på anslag gjort av hvert enkelt politidistrikt på hvor stor andel av transport- og fremstillingsoppdragene som ivaretas av arrestforvarere i dag.
- Årsverkskostnad
 - Politi: 675 000 kroner. 450 000 kroner for en politibetjent 1 (PB1) pluss 50 prosent overhead.
 - Arrestforvarere: 600 000 kroner – lik anslaget som for en transportbetjent, se kapittel 6.3.2.

Nedenfor følger beregningen for frigjorte årsverk for de ulike politidistriktene. Beregningen er laget for hvert av de nåværende politidistriktene og lagt sammen for å få en aggregert effekt per nye politidistrikt. For å muliggjøre en analyse av transporttid er det gjort noen lokale forutsetninger om hvilke fengsler, tingretter og politistasjoner det tas utgangspunkt i. For fengslene er det tatt utgangspunkt i antatt plassering av transportbasene, se vedlegg 5. For tingrettene er det tatt utgangspunkt i den største i politidistriktet basert på antall saker, og anslått hovedsete er utgangspunkt for politistasjon. Hvilke punkter som er valgt kommer frem under gjennomgangen av hvert politidistrikt nedenfor. Der det er flere enn et punkt, som med fengslene, er det lagt inn en vektning knyttet til de ulike lokasjonene. For et eksempel på dette, se beregning knyttet til tomkjøring i vedlegg 2. I beregningen tas det ikke hensyn til eventuelle stordriftsfordeler som vil kunne forekomme ved at større enheter enn i dag løser oppdragene.

Oslo politidistrikt

Nye Oslo politidistrikt består av dagens Oslo politidistrikt og Asker og Bærum politidistrikt. Oslo registrer dagens transporter i F-trans, mens hasteoppdragene som løses av ordinære ordenspatroljer føres i PO. F-trans tallene er kategorisert inn i PO sine kategorier for å gjøre de sammenlignbare med andre politidistrikt. En utfordring med denne transformasjonen er at tallene fra F-trans er registrert per person transportert, og det ofte er flere som blir transportert samtidig. For å gjøre beregningen mulig er det antatt et snitt på 2 arrestanter per oppdrag.

Tabell 6.2. Transportpunkter Oslo politidistrikt

	Oslo	Asker og Bærum
Fengsler	• Oslo	• Oslo

	<ul style="list-style-type: none"> • Sarpsborg • Ullersmo 	<ul style="list-style-type: none"> • Berg • Drammen
Tingrett	Oslo	Asker og Bærum
Politistasjon	Grønland	Sandvika

Både Oslo og Asker og Bærum har oppdrag til andre fengsler i region, men av hensyn til kompleksiteten i beregningen er det her begrenset til tre fengsler. Ved Berg og Drammen har allerede KDI base i dag, i forbindelse med det pågående pilotprosjektet.

Som det fremkommer av tabell 6.3 forventes det at etaten frigjør 32 politiårsverk og 19 arrestforvarer-årsverk i det nye Oslo politidistrikt.

Tabell 6.3. Frigjorte årsverk Oslo

Totalt antall fremstillingsoppdrag	5 319
Frigjorte årsverk politi	32
Frigjorte årsverk arrestforvarere	19

Kommentar: Tatt hensyn til at alle «fremstillinger retten» i Oslo blir gjennomført av politibetjenter

Øst politidistrikt

Nye Øst politidistrikt innbefatter Follo, Romerike, og Østfold politidistrikt. Som for Oslo er dette et distrikt med mange fengsler, men i tillegg også mange tingretter og politistasjoner. Det er likevel gjort noen forenklinger for å muliggjøre en beregning av frigjort årsverk.

Tabell 6.4. Transportpunkter Øst politidistrikt

	Follo	Romerike	Østfold
Fengsler	<ul style="list-style-type: none"> • Sarpsborg • Oslo • Ullersmo 	<ul style="list-style-type: none"> • Sarpsborg • Oslo • Ullersmo 	<ul style="list-style-type: none"> • Sarpsborg • Oslo • Ullersmo
Tingrett	Follo	Nedre Romerike	Fredrikstad
Politistasjon	Ski	Lillestrøm	Grålum (Sarpsborg)

Gitt forutsetningene forventes det at nye Øst politidistrikt frigjør 14 politiårsverk og 10 arrestforvarer-årsverk.

Tabell 6.5. Frigjorte årsverk Øst. Årlig gevinst

Totalt antall fremstillingsoppdrag	2 060
Frigjorte årsverk politi	14
Frigjorte årsverk arrestforvarere	10

Vest politidistrikt

Nye Vest politidistrikt inkluderer dagens Hordaland- og Sogn og Fjordane politidistrikt. Transportutfordringene i dette distriktet er knyttet til store geografiske avstander. Sogn og Fjordane politidistrikt har i dag et lavt antall transportere, men har store avstander mellom sentralarresten i Førde og nærmeste fengsel.

Tabell 6.6. Transportpunkter Vest politidistrikt

	Hordaland	Sogn og Fjordane
Fengsler	<ul style="list-style-type: none"> • Bergen • Vik 	<ul style="list-style-type: none"> • Vik • Bergen

	• Haugesund	• Ålesund
Tingrett	Bergen	Fjordane
Politistasjon	Bergen	Førde

Gitt forutsetningene forventes det at nye Vest politidistrikt frigjør 12 politiårsverk og 8 arrestforvarer-årsverk.

Tabell 6.7. Frigjorte årsverk Vest politidistrikt

Totalt antall fremstillingsoppdrag	1 987
Frigjorte årsverk politi	12
Frigjorte årsverk arrestforvarere	8

Sør-Vest politidistrikt

Distriktet innbefatter dagens Rogaland- og Haugaland og Sunnhordland politidistrikt. Dette er et distrikt med store avstander, men der fengslene ligger sentralt plassert i nærheten av sentralarrest og tingrett.

Tabell 6.8. Transportpunkter Sør-Vest politidistrikt

	Rogaland	Haugaland og Sunnhordland
Fengsler	<ul style="list-style-type: none"> • Åna • Stavanger • Haugesund 	<ul style="list-style-type: none"> • Åna • Bergen • Haugesund
Tingrett	Stavanger	Haugesund
Politistasjon	Stavanger	Haugesund

Gitt forutsetningene forventes det at nye Sør-Vest politidistrikt frigjør 10 politiårsverk og 13 arrestforvarer-årsverk.

Tabell 6.9. Frigjorte årsverk Sør-Vest politidistrikt

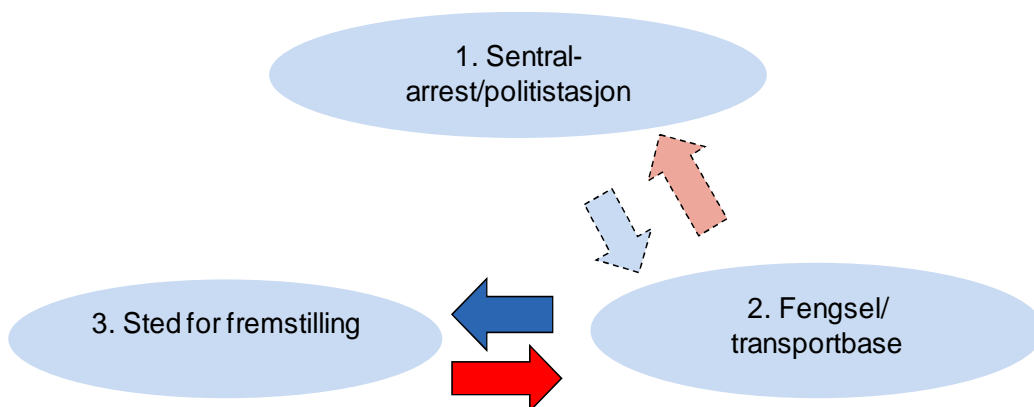
Totalt antall fremstillingsoppdrag	2 206
Frigjorte årsverk politi	10
Frigjorte årsverk arrestforvarere	13

6.1.2 Mindre tomkjøring

For politiet vil de ordinære transportoppdragene være mellom sentralarrest/politistasjon, fengsel/transportbase og sted for fremstilling (som retten, lege/tannlege e.l.).⁷ For transporttjenesten i kriminalomsorgen vil transportene være mellom transportbase og sted for fremstilling. Det blir dermed mindre kjøring i piloten fordi man slipper kjøring fra sentralarrest/politistasjon til fengsel/transportbase i forkant av fremstilling, og man slipper kjøring fra fengsel/transportbase til sentralarrest/politistasjon når fremstilling er ferdig.

⁷ Gjelder ikke førstegangsframstillinger.

Figur 6.1. Illustrasjon av transportbehov før og etter pilot



Det er en besparelse både knyttet til tid og kilometer kjørt. I beregningen av tid er de samme forutsetningene som tidligere knyttet til timer i ett normalårsverk og årsverkskostnad benyttet. På kjøretid er det tatt utgangspunkt i kilometeravstand mellom sentralarrest og de 3 fengslene som er identifisert i hvert politidistrikt. Verdien per kilometer er satt lik statens sats for kjøregodtgjørelse, for 2015 utgjør dette 4,1 kroner per kilometer.

Beregningen kompliseres av at de fleste politidistrikt har ansvaret for fremstillinger ved flere fengsler, og ofte på tvers av politidistriktgrenser. For å gi en indikasjon på besparelsen er det laget et lavt og et høyt anslag for hvert politidistrikt. Det er tatt utgangspunkt i de samme fengslene og politistasjonene som er nevnt over, se vedlegg 2 for detaljerte beregninger. Den største variasjonen/usikkerheten fremkommer i de politidistriktene med store avstander (for eksempel Vest politidistrikt) og/eller mange fengsler i regionen (for eksempel Øst politidistrikt).

Tabell 6.10. Årlig gevinst tomkjøring. Tall i mill. kroner

	Oslo	Øst	Sør-Vest	Vest
Kjøretid	3 – 5,7	1,5 – 4,4	2,2 – 3,3	1,9 – 5,4
Kilometer	0,5 – 1,2	0,3 – 1,0	0,3 – 0,4	0,2 – 0,8

6.2 Ikke-prissatte nyttevirksomheter

I dette delkapitlet gjennomgås nyttevirksomheter som ikke er prissatt i kroner. Disse vurderingene er ikke knyttet til enkeltdistrikt siden de er vurdert å bli like uavhengig av hvilket politidistrikt det ses på.

6.2.1 Styring og samordning av transporter

Kriminalomsorgen forvalter fengselsplassene, inklusive varetektsplassene, i Norge. Kriminalomsorgen har et langsiktig mål om 90 prosents kapasitetsutnyttelse på årsbasis. I 2014 hadde kriminalomsorgen en utnyttelse av kapasiteten på 97,8 prosent og gjennomsnittet de siste 10 årene har den vært 95,3 prosent. Med så fulle fengsler blir det ofte lange transporter for å få plassert personer i varetekt. Dette kan videre forplante seg til perioden med avhør og når vedkommende skal i retten.

Det antas at det vil være enklere for kriminalomsorgen å optimalisere plassering av innsatte enn det er for politiet i dag. En grunn til bedre samordning i bruk av fengselskapasiteten vil være fordi kriminalomsorgen får et sterkere insentiv til å plassere innsatte nærmest mulig ansvarlig politienhet. Med økt transportkapasitet i kriminalomsorgen vil de også lettere kunne transportere domsfanger rundt i landet, for å frigjøre plasser der det er høyest kapasitetsutnyttelse.

I dagens situasjon hender det at plassmangel i fengsler fører til at personer ikke varetektsfengsles. En følgegevinst av bedre plassutnyttelse i kriminalomsorgen i alternativ I vil være at samfunnet unngår at plassmangel blir en begrunnelse for at personer ikke varetektsfengsles. Erfaringer fra pilotprosjektet viser at kriminalomsorgen i større grad allokterer plasser enn i dagens situasjon. En annen bieffekt av bedre plassutnyttelse er en potensiell reduksjon i omfanget av oversittere i politiarrest.

Arbeidsgruppen har ikke forsøkt å prissette denne virkningen. I tabell 6.11 og 7.1 er virkningen vurdert ved +/- metodikk. Gevinsten antas å være like stor uavhengig av det sammenlignes med null- eller nullplussalternativ. Det skyldes at begge disse alternativene innebærer at politiet beholder oppdraget, og at kriminalomsorgens insentiver til bedre plassutnyttelse da ikke inntreffer. Virkningen av bedre styring og samordning vil trolig være sterkest for politidistriktområdene som har høyest volum av transporter og som benytter flest ulike fengsler på kryss og tvers av politidistrikts-grenser.

6.2.2 Kontroll- og oppgavespenn i politiet

Politi- og lensmannsetaten har i dag ansvaret for transport og fremstilling av varetektsinnsatte. Dette er en oppgave som inngår i en bred oppgaveportefølje, som går fra forebygging av kriminalitet, via etterforskning av straffbare handlinger, sikkerhet og beredskap for samfunnet, til forvaltningsoppgaver og oppgaver knyttet til den sivile rettspleie.

En effekt av at kriminalomsorgen overtar oppgavene knyttet til transport og fremstilling av innsatte vil være at Politi- og lensmannsetaten reduserer antallet oppgaver som utføres i dag og dermed minsker behovet for kontroll i den totale oppgaveporteføljen. Et redusert kontrollbehov vil også gi mulighet for økt lederfokus på gjenstående oppgaver jf. Prop. 61 LS (2014-2015), endringer i politiloven mv. (trygghet i hverdagen – nærpolitireformen). Der beskrives dette som en ønsket utvikling i politiet. For de tilsatte i politiet som opplever å få arbeidsoppgavene overført til kriminalomsorgen, opplever mest sannsynlig ikke redusert oppgavespenn som en positiv utvikling. I mange politidistrikt har en profesjonalisering av arrestforvarerrollen over tid ført til en sterk tilhørighet til politietaten.

For kriminalomsorgen kan derimot et økt oppgavespenn virke positivt. Kriminalomsorgen har i dag et begrenset antall stillinger uten turnus, og transportoppdraget kan i så måte gjøre kriminalomsorgen til en mer attraktiv arbeidsplass.

Samlet sett antas det at denne virkningen først og fremst gir en positiv fordelingsvirkning og ikke er å betrakte som en ren samfunnsøkonomisk virkning.⁸

⁸ Se DFØ (2014), s. 112, for en beskrivelse av fordelingsvirkninger.

6.2.3 Oppgaveutførelse og synergivirkninger

I underveisevalueringen av transportpilotprosjektet ble det dokumentert ventetid for transportbetjentene, se POD og KDI (2015). Denne ventetiden har blitt redusert etter at underveisevalueringen ble gjennomført, jf. månedsrapporter fra Kriminalomsorgen. Reduksjonen har kommet delvis på grunn av en mer riktig dimensjonering av transporttjenesten sett hen til forholdet mellom oppdrag og mannskap. Samtidig har det skjedd en gradvis innføring av nye oppgaver for transporttjenesten. I hovedsak er dette andre typer transportoppdrag enn transporttjenesten var tiltenkt i oppstarten.

At denne transportoppgaven ligger i politiet gir noen fordeler knyttet til transport- og fremstillingsoppdrag. Blant annet har de ansatte i politiet tilgang til politiets systemer og mulighet til å gjøre søk i disse. Dette er videre utdypet under punkt 8.2. I tillegg vil arrestforvarer ha mulighet til støtte opp under andre oppgaver i politiet. Eksempelvis har Hordaland politidistrikt hatt god erfaring med å benytte arrestforvarere til å løse et stort spenn av oppgaver i etaten, som DNA / foto og fingeravtrykk, forkynnelser, søk i våpenregisteret mm. Arrestforvarer kan også benyttes sammen med politiet i større aksjoner der mange innbringes til arresten, som ved store demonstrasjoner.

Ved en innføring av alternativ I vil det fortsatt være et behov for arrestforvarere i politiet for å bemanne politiarrestene. DNA, foto og fingeravtrykk og søk i våpenregisteret er eksempler på oppgaver som kan utføres av denne gruppen. Dette medfører at det fortsatt er mulig å utnytte arrestforvarernes restkapasitet.

Andre oppgave som tidligere ble utført av arrestforvarere kan også overtas av kriminalomsorgen. I transportpilotområdet gjennomfører eksempelvis transportbetjentene forkynninger på vegne av politiet og bistår ved transport av innsatte til politiavhør. Et tverretatlig samarbeid ansees av arbeidsgruppen likevel som noe mer krevende, og det er usikkert om tilsatte fra kriminalomsorgen kan bistå politiet i samme grad som arrestforvarerne kan gjøre i dag.

Kriminalomsorgen vil potensielt kunne utnytte samhandlingseffekter på andre siden av verdikjeden, gjennom sin nærhet til fengslene. En bedre ressursutnyttelse og fordeling av innsatte i fengslene (se punkt 6.2.1) vil kunne gi utslag i færre oversittere i politi-arrest, reduksjon av soningskø i enkelte deler av landet ved å flytte innsatte til deler av landet hvor det er mindre kø, samt mindre tomkjøring.

Samlet sett kan ikke arbeidsgruppen se at oppgaveutførelsen vil bli vesentlig annerledes i alternativ I sammenlignet med dagens situasjon. Både kriminalomsorgen og politiet har synergivirkninger av transportoppdrag og har gode muligheter til å fylle eventuell ledig tid utenom transporttid med meningsfylte oppgaver.

6.2.4 Beredskapsevne

Det er forsøkt å vurdere om alternativ I vil kunne ha betydning for beredskapsevnen i politidistriktene. Frigjøring av politiårsverk gjør det mulig for politidistriktene å disponere ressursene som blir frigjort til andre oppgaver. Dersom de frigjorte ressursene blir brukt til politioperative stillinger, som for eksempel patruljevirkosomhet, kan man tenke seg at beredskapsevnen øker i alternativ I. Omfanget på antallet politioperative stillinger som blir frigjort ved at Kriminalomsorgen overtar disse oppgavene, er

avhengig av hvordan det enkelte politidistrikt har organisert oppgaveutførelsen i dag. Dette kan variere fra at hele oppgaveutførelsen utføres av arrestforvarere, til at oppgavene utføres av politioperativt personell i sin helhet.

I distrikt med et stort antall arrestforvarere som har vært delaktig i transporttjenesten er det krevende å oppnå høyere politikraft ved en overføring av oppgavene på kort og mellomlang sikt. Ingen politioperative stillinger vil da bli frigitt til andre oppgaver. I distrikt der transportoppgavene har vært løst med politioperativ personell vil en kunne oppnå tilnærmet en 1:1 utveksling av operative stillinger og dermed vil en kunne oppnå en umiddelbar effekt.

I teorien kan man tenke seg at politipatruljer som gjennomfører transporter av varetektsinnsatte i dag vil kunne bli brukt til operative oppdrag, for eksempel ved alvorlige bilulykker e.l. I så fall kan man tape en beredskapsressurs i alternativ I, siden kriminalomsorgen i dette alternativet gjennomfører transportene. Arbeidsgruppen legger relativt liten vekt på dette forholdet siden det antas å kunne gjelde helt unntaksvis. Som regel vil alltid politiet kunne stille med andre patruljer for å dekke det umiddelbare behovet. En patrulje som transporterer en innsatt i dagens ordning, skal også bare helt unntaksvis kunne tre inn i en situasjon. Det skyldes blant annet faren for at det kan være fingerte trafikkulykker som iscenesettes av utenforstående.

Samlet sett vil vi argumentere for at alternativ I vil kunne gi en svak bedring av politiets beredskapsevne sammenlignet med nullalternativet, gitt at politiet får beholde ressursene selv om oppgaven overføres til Kriminalomsorgen.

6.2.5 Sikkerhet for ansatte

Sikker gjennomføring av transport- og fremstillingsoppdrag er av stor viktighet. I dagens situasjon blir tjenesten i hovedsak utført av politiutdannet personell og arrestforvarere med god kompetanse og godt utstyr. Dette sikrer god kommunikasjon mellom de enkelte ledd i tjenesteutførelsen. I all hovedsak skyldes det at tjenesten utføres av en etat, med godt utviklet kommunikasjonsutstyr og daglig kontakt mellom politiutdannet personell og arrestforvarere.

Erfaringene fra pilotprosjektet for transport viser at transporttjenesten i hovedsak blir utført av tjenestemenn med fengselsskole og/eller erfaring som arrestforvarere. Transportbetjentene er tildelt begrenset politimyndighet, og har derfor adgang til bruk av beføyelser som nevnt i politiloven og straffeprosessloven, også overfor tredjeperson. Kriminalomsorgens utdanningscenter (KRUS) har i samarbeid med Politihøgskolen utarbeidet et opplæringsprogram over 45 timer som tilfredsstillende de krav til opplæring som fremgår av rundskriv G-107/2000. Etter fullført og bestått opplæring oppfyller transportbetjentene kravene for å bli tildelt begrenset politimyndighet. Det er også vedtatt instruks for gjennomføring av transport og fremstilling, som skal bidra til en sikker oppgaveutførelse.

Når det gjelder utstyr av betydning for sikkerheten, er den enkelte transportbetjent utstyrt med vemevest (lettvest), håndjern, batong og pepperspray. I tillegg er det tilgang til bruk av transportjern og BodyCuff dersom dette skulle være nødvendig. Dette tilsvarer utstyret arrestforvarere som utfører transporter i dagens ordning har. Nødnett benyttes som internt samband, og alle transportbetjentene er utstyrt med personlig

samband. Ved en eventuell nødsituasjon benyttes Nødnettets alarmfunksjon. Samtlige transportbetjener er i tillegg utstyrt med mobiltelefon. Av kjøretøyer er det anskaffet celebiler med plass til henholdsvis to og fire innsatte. Forskjellen mellom alternativ nullalternativet og alternativ I på dette området er i hovedsak at politiet har tilgang til skytevåpen der politioperativt personell utfører transportene. I de transportene som utføres av arrestforvarere kan det trekkes frem at kommunikasjon innad i politiet fremstår lettere enn mellom etatene.

Fra underveisevalueringen av piloten fremkommer det at de ansatte i transporttjenesten i stor grad trives med arbeidsoppgavene, se POD og KDI (2015). Det er i dag et begrenset antall dagtidsstillinger i kriminalomsorgen. Ved at kriminalomsorgen overtar transport av varetektsinnsatte vil andelen stillinger uten helg- og nattarbeid øke. En mulig effekt av denne økningen er at det oppleves lettere å få stillinger tilpasset egne behov, og at kriminalomsorgen derfor blir en mer attraktiv arbeidsplass. I dag rekrutteres flere av de tilsatte som driver med transport og fremstilling av varetektsinnsatte i politiet fra kriminalomsorgen. Dette kan være indikasjoner på at arbeidsoppgavene oppleves som attraktive, og at et større oppgavespenn i kriminalomsorgen vil virke positivt for de ansattes motivasjon og trivsel. Varierte og meningsfulle arbeidsoppgaver kan ha en positiv effekt på opplevelsen av utviklingsmuligheter, og derfor innvirke til et positivt arbeidsmiljø.

Samlet sett kan ikke arbeidsgruppen se at alternativ I vil kunne gi vesentlige endringer i sikkerhetssituasjonen for de ansatte.

6.2.6 Sikkerhet for innsatte

Det er viktig å ivareta hensynet til innsattes sikkerhet i utførelsen av transport- og fremstillingsoppdrag. Sikkerheten ivaretas både gjennom å trygge innsattes personlige sikkerhet, men også gjennom tilfredsstillende helse-, miljø- og sikkerhetsforhold for innsatte. Innsattes sikkerhet ser ut til å bli godt ivaretatt i pilotprosjektet i Kriminalomsorgen region sør. Personellet som gjennomfører transportoppdragene er trent til oppgaven, og har nødvendig kompetanse og utstyr til å ivareta innsattes sikkerhet. Erfaringer fra pilotprosjektet viser at kriminalomsorgens transporttjeneste i hovedsak har samme kompetanse og utstyr som arrestforvarerne i politiet. Personellet i kriminalomsorgen gjennomgår også samme opplæring som arrestforvarere for å få tildelt begrenset politimyndighet. Det er derfor grunn til å anta at kriminalomsorgen vil ivareta innsattes sikkerhet i samme grad som ved dagens ordning.

6.3 Kostnadsvirkninger

Det er sett på investerings- og driftskostnader for alternativ I. I dette analysearbeidet har en ikke rukket å utrede eventuelle omstillingskostnader. Forutsetningene er nærmere dokumentert i vedlegg 3.

6.3.1 Investeringskostnader

I dette delkapitlet vurderes investeringskostnader for alternativ I sammenlignet med nullalternativet.

Prosjekt- og planleggingskostnader

Det er på skjønnsmessig grunnlag lagt til grunn prosjekt- og planleggingskostnader på 1 mill. kroner per politidistrikt. Dette gjelder prosjekteringskostnader, tidsbruk for å utarbeide kravspesifikasjon mm. for nye transportbaser.

Biler

Det er lagt til grunn at kriminalomsorgen kjøper inn biler som skal gjennomføre transportoppdragene. Antall biler varierer ut fra forventet antall transporter og forventet antall ansatte, se vedlegg for forutsetninger for antall, type og pris for bilinnkjøpene. Det er lagt til grunn at det er 1 bil per andre transportbetjent.

Verneutstyr

Det er lagt til grunn at alle transportbetjenter blir utstyrt med verneutstyr, se vedlegg 3 for forutsetninger.

Kontorutstyr

Det er lagt til grunn at alle basestasjoner får diverse kontorutstyr, se vedlegg 3 for forutsetninger.

Samband. Mobil og nødnett

Det er lagt til grunn at alle ansatte som arbeider med transport blir utstyrt med tjenestetelefon, se vedlegg 3 for forutsetninger. Alle ansatte får også tildelt én enhet av Nødnett samt at alle biler blir utstyrt med én enhet av Nødnett. Pris per stykk for håndholdt enhet av Nødnett er basert på gjeldende priser fra Direktoratet for Nødkommunikasjon. Samlet sett vil dette gi sambandskostnader på henholdsvis 300 000 kroner i Vest politidistrikt, 280 000 kroner i Sør-Vest politidistrikt, 310 000 kroner i Øst politidistrikt og 690 000 kroner i Oslo politidistrikt.

Opplæring

Det er lagt til grunn at alle transportbetjenter må gjennomføre opplæring.

Forutsetninger:

- Alle transportbetjenter må gjennom 2 ukers opplæring, 10 virkedager.
- Det finnes egnede kursrom til å gjennomføre opplæring slik at det er ikke lagt til grunn egne kostnader for dette.

Samlet sett vil dette gi opplæringskostnader på henholdsvis 1,1 mill. kroner i Vest, 1 mill. kroner i Sør-Vest, 1,1 mill. kroner i Øst og 2,5 mill. kroner i Oslo politidistrikt.

Ansettelseskostnader

Det er lagt til grunn at det må gjennomføres nye ansettelser for alle transportbetjenter. På skjønnsmessig grunnlag er det lagt til grunn at hver ansettelse koster om lag 5 000 kroner.

6.3.2 Driftskostnader

Leiekostnader for eiendom, bygg og anlegg

Det er lagt til grunn en normaleie per transportkontor, se vedlegg 3 for forutsetninger. Hvert transportkontor er anslått å ha en størrelse på 40 kvadratmeter. For enkelhets skyld er det sett bort fra leiekostnader for sentraladministrasjon.

Lønnskostnader til transportbetjenter

Av vedlegg 3 fremgår hvor mange ansatte det er per distrikt. Det er lagt til grunn at alternativlønn for en transportbetjent er lønnstrinn 45 i statens regulativ, tilsvarende en lønn på om lag 400 000 kroner (i 2015). I tillegg er det lagt på en overhead på 50 prosent. Det er sett bort fra bruk av overtid.

Samlet sett vil dette gi årlige lønnskostnader til transportbetjenter på henholdsvis 14,4 mill. kroner i Vest politidistrikt, 13,2 mill. kroner i Sør-Vest politidistrikt, 15 mill. kroner i Øst politidistrikt og 33 mill. kroner i Oslo politidistrikt.

Lønnskostnader til sentral administrasjon

Det er forutsatt at det opprettes en sentral administrasjon for å koordinere transportbehovet, se beskrivelse i kapittel 5. I dagens pilotprosjekt i Kriminalomsorgen region sør er det til sammenligning 3 ansatte på det sentrale transportkontoret. På skjønnsmessig grunnlag er det lagt til grunn at kriminalomsorgen i hvert politidistrikt-område må ha 1 ansatt på sentral administrasjon.

Kurs- og opplæringskostnader

Det er ikke prissatt kostnader for opplæring siden det er tenkt at opplæring gjennomføres i arbeidstiden. Kostnaden for arbeidstid er prissatt ovenfor.

Driftskostnader til drift og vedlikehold bil

Det er ikke prissatt kostnader til vedlikehold og drift av biler. Det skyldes at det kan være naturlig å legge til grunn at lavere driftskostnader i politiet vil bli motsvart av tilsvarende økte bilkostnader i kriminalomsorgen.

Sambandskostnader i kriminalomsorgen

Det er lagt til grunn at abonnementsutgiftene per tjenestetelefon er om lag 150 kroner per måned. Det er lagt til grunn at de årlige abonnementsutgiftene er om lag 8 000 per håndholdte enhet av Nødnett. Det er ikke lagt til grunn at politiet får lavere utgifter til Nødnett siden det er rimelig å legge til grunn at politiet uansett vil måtte beholde sine enheter. Det gjelder først og fremst politiansatte. Samlet sett vil dette gi årlige sambandskostnader for kriminalomsorgen på henholdsvis 330 000 kroner i Vest politidistrikt, 310 000 kroner i Sør-Vest politidistrikt, 340 000 kroner i Øst politidistrikt og 760 000 kroner i Oslo politidistrikt.

6.3.3 Virkninger oppsummert

Virkningene er oppsummert i tabell 6.11. For nåverdiberegningen er det anvendt en tidsperiode på 10 år. Virkningene er neddiskontert med en realrente på 4 prosent. Det understrekes at det er stor usikkerhet knyttet til beregningene. Beregningene indikerer små endringer i lønnsomhet målt i kroner. Som det fremgår av tabellen anslås det for eksempel at nåverdien ved å overføre ansvaret for transporttjenesten innenfor Oslo politidistrikt er mellom -2 og 27 mill. kroner over en tiårsperiode. Men det er de ikke-prissatte virkningene som vurderes å ha sterkest effekt, jf. diskusjonene i punktene ovenfor.

Tabell 6.11 Vurderinger av prissatte og ikke-prissatte virkninger ved overføring av ansvar for transport og fremstilling av varetektsinnsatte til kriminalomsorgen (alternativ I). *Sammenlignet med dagens situasjon. Tall i nåverdi i mill. kroner der tall er angitt. 2015-kroner. Perioden 2016-2025

	Vest	Sør-Vest	Øst	Oslo
Prissatte nyttevirkninger				
Frigjorte årsverk i politiet	110	124	132	275
Redusert tomkjøring (intervall)	18 – 52	21 – 32	15 - 45	29 – 59
Ikke-prissatte nyttevirkninger				
Styring og samordning av transporter	+/++			
Beredskapssevne	+			
Sikkerhet og HMS for ansatte	0			
Sikkerhet for innsatte	0			
Omdømme	0			
Oppgaveutførelse	0			
Kostnadsvirkninger				
Investering	7	8	7	15
Drift	132	122	137	291
Netto nåverdi (intervall)	(-12) – 22	15 – 25	2 – 33	(-2) – 27
Risiko	Lav			

¹⁾{----} til {++++} indikerer en rangering av effektene, der {++++} betyr størst positiv effekt, mens {----} betyr størst negativ effekt.
Kilde: Egne beregninger

7 VIRKNINGER AV ALTERNATIV I MOT NULLPLUSSALTERNATIVET

Nyttevirkningene av alternativ I sammenlignet med nullplussalternativet er i stor grad lik drøfting i kapittel 6.

Også her gir politiet fra seg oppgaven for fremstilling og transport av varetektsinnsatte til kriminalomsorgen. Den vesentlige forskjellen er at i nullplussalternativet er det arrestforvarere i politiet som løser transportoppgaven, i motsetning til nullalternativet der det er en blanding av politibetjenter og arrestforvarere som gjennomfører slike oppdrag. Dette gir seg utslag i at det ikke er noe gevinst i frigjorte politiårsverk ved å flytte oppgaven. For etaten som helhet er det likevel en reduksjon i oppgavespenn.

Det forutsettes at behovet for arrestforvarere i politi- og lensmannsetaten er likt behovet for transportbetjenter i kriminalomsorgen, og at disse yrkesgruppene har tilnærmet likt lønnsnivå. Dermed vil gevinsten av frigjorte arrestforvarer-årsverk i politiet utlignes av den økte utgiften til transportbetjenter i kriminalomsorgen. Av prissatte nyttevirksomheter blir dermed redusert tomkjøring den eneste komponenten.

De ikke-prissatte nyttevirksomheter er vurdert til å være like som for alternativ I og nullalternativet, se kapittel 6.

Tabell 7.1 Vurderinger av prissatte og ikke-prissatte virkninger ved overføring av ansvar for transport og fremstilling av varetektsinnsatte.¹ Sammenlignet med nullplussalternativet. Tall i nåverdi i mill. kroner der tall er angitt. 2015-kroner. Perioden 2016-2025

	Vest	Sør-Vest	Øst	Oslo
Prissatte nyttevirksomheter				
Frigjorte årsverk i politiet	Ikke beregnet			
Redusert tomkjøring (Intervall)	18 - 52	21 - 32	15 - 45	29 - 59
Ikke-prissatte nyttevirksomheter				
Styring og samordning av transporter	+ / + +			
Beredskapsevne	0			
Sikkerhet og HMS for ansatte	0			
Sikkerhet for innsatte	0			
Omdømme	0			
Oppgaveutførelse	0			
Kostnadsvirkninger				
Investering	7	8	7	15
Driftskostnader eks. lønnskostn. arrestforvarere	11	10	11	13
Netto nåverdi (intervall)	0 - 34	3 - 13	(-4) - 27	(-1) - 31
Risiko	Lav			

¹{----} til {++++} indikerer en rangering av effektene, der {++++} betyr størst positiv effekt, mens {----} betyr størst negativ effekt.
Kilde: Egne beregninger

8 RISIKOVURDERING AV ALTERNATIV I

I dette kapitlet beskrives kvalitative risikofaktorer med vekt på de forholdene der det er usikkerhet knyttet til om hendelser kan inntreffe, og hva konsekvensene kan bli, for alternativ I. Risikovurderingen er ikke uttømmende og den er foretatt på et overordnet nivå.

8.1 Risiko for manglende evne til å håndtere kapasitetstopper

Politidistriktene har organisert seg forskjellig i hvordan fremstillingsoppdrag ivaretas, og flere benytter en blanding av arrestforvarere og politibetjenter til å gjennomføre oppgaven. Med en slik organisering kan politiet benytte en grunnstamme av arrestforvarere til å betjene et normalt transportbehov, og innhente politioperativt personell ved kapasitetstopper. Delingen gir på et generelt grunnlag politiet gode forutsetninger til å utnytte kapasiteten til arrestforvarergruppen, og til å håndtere kapasitetstopper.

Det er usikkerhet knyttet til kompetansekrav for transportbetjenter dersom alternativ I blir valgt. Dette kan få betydning for kriminalomsorgens evne til å håndtere kapasitetstopper. Erfaringene fra pilotprosjektet med å benyttes vikarer – fortrinnsvis med erfaring fra politi eller fengsel – for å betjene periodene med et forhøyet transportbehov er gode. En ordning der transportbetjentene er i stand til å håndtere et normalt transport- og fremstillingsbehov, og der fengselsansatte i tillegg gis nødvendig kompetanse til å kunne bidra ved forhøyet behov, fremstår som et risikoreducerende tiltak. Dette gjelder særlig i de områdene der transportvolumet ikke forsvarer egne transportbaser.

Ved en eventuell overtakelse av transport- og fremstillingsoppgaven er det sannsynlig at kriminalomsorgen etablerer en sentral koordineringsenhet for transporter. Denne kan dekke et større geografisk område enn et politidistrikt. Dette kan bidra til at evnen til å håndtere kapasitetstopper øker fordi større områder kan koordineres samlet.

Konsekvensen av manglende evne til å håndtere kapasitetstopper vil kunne være at mindre viktige oppdrag må vente eller avlyses. Dette inntreffer også i dagens situasjon. Samlet sett vurderes risikoen for manglende evne til å håndtere kapasitetstopper som lav i alternativ I.

8.2 Risikovurdering av transport

I dagens situasjon har personellet som utfører transporter tilgang til politiets informasjonssystemer for å kunne sjekke risikofaktorer rundt den innsatte. Kriminalomsorgen vil ikke ha samme mulighet i alternativ I, og må basere seg på å innhente informasjon om risiko gjennom flere ledd. På den ene siden kan dette øke sannsynligheten for at kvaliteten i risikovurderingene reduseres, og dermed øke risikoen for at uønskede hendelser oppstår. På den annen side kan kriminalomsorgen lettere dra nytte av kunnskap innhentet om den innsatte i løpet av varetektsoppholdet. Forhold og situasjoner umiddelbart før transporten kan ha stor innvirkning på risikobildet. Denne informasjonen gir kriminalomsorgen gode forutsetninger for å utføre dynamiske risikovurderinger av oppdragene.

Med en grundig risikovurdering i bestillingen fra politiet og gode kommunikasjonslinjer mellom politiet og kriminalomsorgen, antas det at risikovurderingene i forkant av oppdrag vil være like god under alternativ I som i dagens situasjon.

8.3 Risiko for tapping av fengselsbetjenter

Erfaringene fra pilotprosjektet for transporttjenesten i Kriminalomsorgen region sør viser at personellet i transporttjenesten i hovedsak rekrutteres internt fra kriminalomsorgen, se POD og KDI (2015). Kriminalomsorgen kan i alternativ I oppleve at fengselsbetjenter forlater stillinger i fengslene til fordel for transporttjenesten. Dette kan medføre mangel på utdannede fengselsbetjenter i kriminalomsorgen.

Det er usikkert hvordan rekrutteringen av personell vil forløpe seg i alternativ I. Ulike faktorer påvirker rekrutteringsgrunnlaget. Slike faktorer kan være hvor stor andel utdannede fengselsbetjenter de enkelte fengslene i utvidelsesområdet har, og hvor enkelt det tidligere har vært for fengselsbetjenter å få jobber utenfor kriminalomsorgen.

Arbeidsgruppen legger også til grunn at dersom transport- og fremstillingsoppdraget videreføres til kriminalomsorgen, har arrestforvarerne antakelig rett til å følge arbeidsoppgavene (jfr. Statens personalhåndbok pkt. 2.4.2.11). Dette reduserer sannsynligheten for at fengslene tappes for fengselsutdannet personell i og med at arrestforvarerne da gis mulighet til tilsvarende stilling i kriminalomsorgen. Samtidig har kriminalomsorgen en egen etatsskole, og kan på sikt styre inntakene på skolen.

8.4 Risiko for svak styring av varetektstransporter

I arbeidet med transport og fremstilling av varetektsinnsatte er klare ansvarlinjer og god kommunikasjon mellom politiet og kriminalomsorgen viktig. Påtalejuristen og etterforskerne må ha full oversikt over frister, lokalisering og muligheter for henting, besøk osv. Dette blir godt ivaretatt i dagens ordning når politiet er ansvarlig både for det påtalerettslige og etterforskningsmessige arbeidet, og transport til/fra fengsel. For at kriminalomsorgen skal ivareta dette ansvaret på en god måte, er et etablert samarbeid mellom etatene og gode rutiner for informasjonsutveksling nødvendig. Dette både av sikkerhetshensyn og av hensyn til etterforskningen.

I dagens pilotprosjekt er det inngått en samhandlingsavtale mellom Kriminalomsorgsdirektoratet og Politidirektoratet der oppdragstyper som faller innenfor transporttjenestens ansvarsområde, politiets bistandsplikt, rutiner og frister for bestilling og retningslinjer for risikovurdering er regulert. Forutsatt at avtalen og retningslinjene etterleveres, anses sannsynlighet for dårligere styring som liten.

En overføring av ansvar til kriminalomsorgen vil innebære at man får ansatte som arbeider utelukkende med oppgaver knyttet til transport og fremstilling. Oppgaveutførelsen vil skje med en slik hyppighet at erfaring opparbeides. I noen grad vil dette gi en mer dedikert tilnærming til oppgaveutførelsen enn i dagens modell, hvor oppgaven er en del av politiets totale oppgaveportefølje.

Samlet sett vil dette innebære liten risiko for dårligere styring av transportoppdrag i alternativ I kontra nullalternativet.

8.5 Omdømmerisiko

Det er vanskelig å si noe klart om politiet eller kriminalomsorgen vil kunne oppleve endret omdømme i alternativ I sammenlignet med dagens situasjon. Erfaringer fra pilotprosjektet tilsier at kriminalomsorgen gjennomfører transportene og fremstillingene med meget god kvalitet, målt ved for eksempel pålitelighet. Eventuelle omdømmevirkninger vil trolig kunne oppstå der samfunnet opplever endringer i kvaliteten, eller ved en ekstrem handling, som for eksempel rømning fra en transport. Selv om det ikke er store prinsipielle forskjeller i om det er en arrestforvarer eller transportbetjent som gjennomfører transporten (samme kompetanse, erfaring, ubevæpnet osv.) kan det tenkes en sterkere kritikk mot justissektoren dersom kriminalomsorgen, og ikke politiet, har ansvaret. Sannsynligheten av at dette skal inntreffe ansees som liten, og samlet sett kan det argumenteres for at det ikke er grunn til å forvente økt risiko for omdømmetap i alternativ I sammenlignet med i nullalternativet.

I tabell 8.1 oppsummeres risikovurderingene.

Tabell 8.1. Vurdering av risikofaktorer i alternativ I

	Vurdering
Risiko for redusert evne til å håndtere kapasitetstopper	Lav
Risikovurdering av transport	Lav
Risiko for tapping av fengselsbetjenter	Lav
Risiko for svak styring av transportoppdrag	Lav
Omdømmerisiko	Lav

9 REFERANSER

DFØ (2014). *Håndbok for samfunnsøkonomiske analyser*. Veileder.

NOU (2013:9). *Ett politi – rustet til å møte fremtidens utfordringer – Politianalysen*. Justis og beredskapsdepartementet.

KDI og POD (2014). Transport og fremstilling av varetektsinnsatte. Rapport. 1. oktober 2014.

POD og KDI (2015). Underveisevaluering av pilot for fremstilling og transport av varetektsinnsatte,
https://www.politi.no/vedlegg/lokale_vedlegg/politidirektoratet/Vedlegg_3003.pdf.

10 VEDLEGG

10.1 Vedlegg 1: Frigjorte årsverk

Dette vedlegget viser beregningene av de frigjorte årsverkene i hvert enkelt politidistrikt, jf. formel i kapittel 6.1.1.

Oslo

Oslo		Asker og Bærum	
Transporttid	7194	Transporttid	627
Ventetid	7721	Ventetid	3075
For- og etterarbeid	9804	For- og etterarbeid	835
Administrasjon	2800	Administrasjon	2800
Sum	27519	Sum	7337
Normalårsverk	1400	Normalårsverk	1400
Antall frigjorte årsverk	19,7	Antall frigjorte årsverk	5,2
<i>Andel transporter gjennomført av arrestforvarere</i>	90 %	<i>Andel transporter gjennomført av arrestforvarere</i>	20 %
Oslo fremstilling retten (kun politi)		N/A	
Ventetid retten	35660		
Normal årsverk	1400		
Frigjorte politiårsverk	27,4	Frigjorte politiårsverk	4,2
Frigjorte sivileårsverk	17,7	Frigjorte sivileårsverk	1,0

Øst

Follo		Romerike		Østfold	
Transporttid	501	Transporttid	912	Transporttid	3819
Ventetid	2248	Ventetid	3955	Ventetid	10043
For- og etterarbeid	589	For- og etterarbeid	1107	For- og etterarbeid	2424
Administrasjon	2800	Administrasjon	2800	Administrasjon	2800
Sum	6137	Sum	8775	Sum	19086
Normalårsverk	1400	Normalårsverk	1400	Normalårsverk	1400
Antall frigjorte årsverk	4,4	Antall frigjorte årsverk	6,3	Antall frigjorte årsverk	13,6
Andel transporter gjennomført av arrestforvarere	30 %	Andel transporter gjennomført av arrestforvarere	30 %	Andel transporter gjennomført av arrestforvarere	50 %
Frigjorte politiårsverk	3,1	Frigjorte politiårsverk	4,4	Frigjorte politiårsverk	6,8
Frigjorte sivileårsverk	1,3	Frigjorte sivileårsverk	1,9	Frigjorte sivileårsverk	6,8

Sør-Vest

Haugaland og Sunnhordland		Rogaland	
Transporttid	3397	Transporttid	3725
Ventetid	3902	Ventetid	11383
For- og etterarbeid	1034	For- og etterarbeid	3378
Administrasjon	2800	Administrasjon	2800

Sum	11134	Sum	21286
Normalårsverk	1400	Normalårsverk	1400
Antall frigjorte årsverk	8,0	Antall frigjorte årsverk	15,2
<i>Andel transporter gjennomført av arrestforvarere</i>	10 %	<i>Andel transporter gjennomført av arrestforvarere</i>	80 %
Frigjorte politiårsverk	7,2	Frigjorte politiårsverk	3,0
Frigjorte sivileårsverk	0,8	Frigjorte sivileårsverk	12,2

Vest

Hordaland	Sogn og Fjordane		
Transporttid	5231	Transporttid	427
Ventetid	12299	Ventetid	666
For- og etterarbeid	3701	For- og etterarbeid	273
Administrasjon	2800	Administrasjon	2800
Sum	24030	Sum	4166
Normalårsverk	1400	Normalårsverk	1400
Antall frigjorte årsverk	17,2	Antall frigjorte årsverk	3,0
<i>Andel transporter gjennomført av arrestforvarere</i>	47 %	<i>Andel transporter gjennomført av arrestforvarere</i>	0 %
Frigjorte politiårsverk	9,1	Frigjorte politiårsverk	3,0
Frigjorte sivileårsverk	8,1	Frigjorte sivileårsverk	0,0

10.2 Vedlegg 2: Tomkjøring

Dette vedlegget viser beregningen bak vurderingen av nyttevirkningen knyttet til tomkjøring. Varierende vektning av de ulike strekningene er blitt brukt for å lage et høyt og et lavt anslag på besparelsene knyttet til tomkjøring. Dette er gjort fordi vi ikke vet hvor mange transportersom gikk til hvert fengsel fra de ulike politidistriktene. Et lavt anslag for Oslo vil si at 80 % av totalt antall transporters gikk til Oslo fengsel, mens kun 20 % gikk til Sarpsborg og Ullersmo. I det høye anslaget er fordelingen henholdsvis 40%, 30% og 30%. Oslo har også transporters til andre fengsler, noen som også er lengre unna en Sarpsborg og Ullersmo. Dette er forsøkt fanget opp gjennom å vekte disse to noe høyere enn man vil antatt. En potensiell feilkilde og kritikk av denne beregningen er at vi ikke har hatt mulighet til å kvalitetssikre disse estimatene i noe særlig grad. Dette er hovedgrunnen til å lage et høy og et lav anslag og oppgi besparelsen som et intervall mellom disse ytterpunktene.

Oslo

	Oslo				Asker og Bærum				
Lav	Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting	Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting	
	Fra politistasjon til fengsel	0,1	0,6	0,8	Fra politistasjon til fengsel	0,3	18,7	0,7	
	Fra politistasjon til fengsel	0,5	34,1	0,1	Fra politistasjon til fengsel	0,4	28,1	0,2	
	Fra politistasjon til fengsel	1,1	90,6	0,1	Fra politistasjon til fengsel	1,0	87,1	0,1	
	Gjennomsnitt politi til fengsel	0,3	13,0		Gjennomsnitt politi til fengsel	0,4	27,4		
	Sum Tur/retur politi - tingrett	0,5	25,9		Sum Tur/retur politi - tingrett	0,8	54,8		
	Antall fremstillinger u/først	3628			Antall fremstillinger u/først	342			
	Besparelse kilometer	93 974			Besparelse kilometer	18 754			
	Besparelser timer	3 798	Multiplisert med to siden de er to per tran			Besparelser timer	540	Multiplisert med to siden de er to per tran	

Høy	Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting		Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting	
	Fra politistasjon til fengsel	0,1	0,6	0,4	Oslo	Fra politistasjon til fengsel	0,3	18,7	0,3	Oslo
	Fra politistasjon til fengsel	0,5	34,1	0,3	Ullersmo	Fra politistasjon til fengsel	0,4	28,1	0,3	drammen
	Fra politistasjon til fengsel	1,1	90,6	0,3	Sarpsborg	Fra politistasjon til fengsel	1,0	87,1	0,3	Berg
	Gjennomsnitt politi til fengsel	0,5	37,7			Gjennomsnitt politi til fengsel	0,6	44,6		
	Sum Tur/retur politi - tingrett	1,0	75,3			Sum Tur/retur politi - tingrett	1,1	89,3		
	Antall fremstillinger u/først	3628				Antall fremstillinger u/først	342			
	Besparelse kilometer	273 213				Besparelse kilometer	30 527			
	Besparelser timer	7 523	Multiplisert med to siden de er to per tran			Besparelser timer	760	Multiplisert med to siden de er to per tran		

Sør-Vest

	Haugaland og Sunnhordland	Rogaland																																																																																										
Lav	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Effektivitetsgevinst</th> <th>Tid</th> <th>Kilometer</th> <th>Vekting</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>2,7</td> <td>123</td> <td>0,0</td> <td>Åna</td> </tr> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>0,1</td> <td>2,5</td> <td>1,0</td> <td>Haugesund</td> </tr> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>3,7</td> <td>154</td> <td>0,0</td> <td>Bergen</td> </tr> <tr> <td>Gjennomsnitt politi til fengsel</td> <td>0,1</td> <td>2,5</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sum Tur/retur politi - tingrett</td> <td>0,2</td> <td>5,0</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Antall fremstillinger u/først</td> <td>419</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Besparelse kilometer</td> <td>2 094</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Besparelser timer</td> <td>195</td> <td colspan="3">Multiplisert med to siden de er to per tran</td> </tr> </tbody> </table>	Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting		Fra politistasjon til fengsel	2,7	123	0,0	Åna	Fra politistasjon til fengsel	0,1	2,5	1,0	Haugesund	Fra politistasjon til fengsel	3,7	154	0,0	Bergen	Gjennomsnitt politi til fengsel	0,1	2,5			Sum Tur/retur politi - tingrett	0,2	5,0			Antall fremstillinger u/først	419				Besparelse kilometer	2 094				Besparelser timer	195	Multiplisert med to siden de er to per tran			<table border="1"> <thead> <tr> <th>Effektivitetsgevinst</th> <th>Tid</th> <th>Kilometer</th> <th>Vekting</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>0,8</td> <td>44,2</td> <td>0,5</td> <td>Åna</td> </tr> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>0,2</td> <td>7,7</td> <td>0,5</td> <td>Stavanger</td> </tr> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>2,0</td> <td>82,1</td> <td>0,0</td> <td>Haugesund</td> </tr> <tr> <td>Gjennomsnitt politi til fengsel</td> <td>0,5</td> <td>26,0</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sum Tur/retur politi - tingrett</td> <td>1,0</td> <td>51,9</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Antall fremstillinger u/først</td> <td>1441</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Besparelse kilometer</td> <td>74 799</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Besparelser timer</td> <td>2 979</td> <td colspan="3">Multiplisert med to siden de er to per tran</td> </tr> </tbody> </table>	Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting		Fra politistasjon til fengsel	0,8	44,2	0,5	Åna	Fra politistasjon til fengsel	0,2	7,7	0,5	Stavanger	Fra politistasjon til fengsel	2,0	82,1	0,0	Haugesund	Gjennomsnitt politi til fengsel	0,5	26,0			Sum Tur/retur politi - tingrett	1,0	51,9			Antall fremstillinger u/først	1441				Besparelse kilometer	74 799				Besparelser timer	2 979	Multiplisert med to siden de er to per tran		
Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting																																																																																									
Fra politistasjon til fengsel	2,7	123	0,0	Åna																																																																																								
Fra politistasjon til fengsel	0,1	2,5	1,0	Haugesund																																																																																								
Fra politistasjon til fengsel	3,7	154	0,0	Bergen																																																																																								
Gjennomsnitt politi til fengsel	0,1	2,5																																																																																										
Sum Tur/retur politi - tingrett	0,2	5,0																																																																																										
Antall fremstillinger u/først	419																																																																																											
Besparelse kilometer	2 094																																																																																											
Besparelser timer	195	Multiplisert med to siden de er to per tran																																																																																										
Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting																																																																																									
Fra politistasjon til fengsel	0,8	44,2	0,5	Åna																																																																																								
Fra politistasjon til fengsel	0,2	7,7	0,5	Stavanger																																																																																								
Fra politistasjon til fengsel	2,0	82,1	0,0	Haugesund																																																																																								
Gjennomsnitt politi til fengsel	0,5	26,0																																																																																										
Sum Tur/retur politi - tingrett	1,0	51,9																																																																																										
Antall fremstillinger u/først	1441																																																																																											
Besparelse kilometer	74 799																																																																																											
Besparelser timer	2 979	Multiplisert med to siden de er to per tran																																																																																										
Høy	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Effektivitetsgevinst</th> <th>Tid</th> <th>Kilometer</th> <th>Vekting</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>2,7</td> <td>123</td> <td>0,1</td> <td>Åna</td> </tr> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>0,1</td> <td>2,5</td> <td>0,8</td> <td>Haugesund</td> </tr> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>3,7</td> <td>154</td> <td>0,1</td> <td>Bergen</td> </tr> <tr> <td>Gjennomsnitt politi til fengsel</td> <td>0,7</td> <td>29,7</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sum Tur/retur politi - tingrett</td> <td>1,5</td> <td>59,4</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Antall fremstillinger u/først</td> <td>419</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Besparelse kilometer</td> <td>24 876</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Besparelser timer</td> <td>1 220</td> <td colspan="3">Multiplisert med to siden de er to per tran</td> </tr> </tbody> </table>	Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting		Fra politistasjon til fengsel	2,7	123	0,1	Åna	Fra politistasjon til fengsel	0,1	2,5	0,8	Haugesund	Fra politistasjon til fengsel	3,7	154	0,1	Bergen	Gjennomsnitt politi til fengsel	0,7	29,7			Sum Tur/retur politi - tingrett	1,5	59,4			Antall fremstillinger u/først	419				Besparelse kilometer	24 876				Besparelser timer	1 220	Multiplisert med to siden de er to per tran			<table border="1"> <thead> <tr> <th>Effektivitetsgevinst</th> <th>Tid</th> <th>Kilometer</th> <th>Vekting</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>0,8</td> <td>44,2</td> <td>0,4</td> <td>Åna</td> </tr> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>0,2</td> <td>7,7</td> <td>0,4</td> <td>Stavanger</td> </tr> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>2,0</td> <td>82,1</td> <td>0,1</td> <td>Haugesund</td> </tr> <tr> <td>Gjennomsnitt politi til fengsel</td> <td>0,6</td> <td>29,0</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sum Tur/retur politi - tingrett</td> <td>1,2</td> <td>57,9</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Antall fremstillinger u/først</td> <td>1441</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Besparelse kilometer</td> <td>83 504</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Besparelser timer</td> <td>3 536</td> <td colspan="3">Multiplisert med to siden de er to per tran</td> </tr> </tbody> </table>	Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting		Fra politistasjon til fengsel	0,8	44,2	0,4	Åna	Fra politistasjon til fengsel	0,2	7,7	0,4	Stavanger	Fra politistasjon til fengsel	2,0	82,1	0,1	Haugesund	Gjennomsnitt politi til fengsel	0,6	29,0			Sum Tur/retur politi - tingrett	1,2	57,9			Antall fremstillinger u/først	1441				Besparelse kilometer	83 504				Besparelser timer	3 536	Multiplisert med to siden de er to per tran		
Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting																																																																																									
Fra politistasjon til fengsel	2,7	123	0,1	Åna																																																																																								
Fra politistasjon til fengsel	0,1	2,5	0,8	Haugesund																																																																																								
Fra politistasjon til fengsel	3,7	154	0,1	Bergen																																																																																								
Gjennomsnitt politi til fengsel	0,7	29,7																																																																																										
Sum Tur/retur politi - tingrett	1,5	59,4																																																																																										
Antall fremstillinger u/først	419																																																																																											
Besparelse kilometer	24 876																																																																																											
Besparelser timer	1 220	Multiplisert med to siden de er to per tran																																																																																										
Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting																																																																																									
Fra politistasjon til fengsel	0,8	44,2	0,4	Åna																																																																																								
Fra politistasjon til fengsel	0,2	7,7	0,4	Stavanger																																																																																								
Fra politistasjon til fengsel	2,0	82,1	0,1	Haugesund																																																																																								
Gjennomsnitt politi til fengsel	0,6	29,0																																																																																										
Sum Tur/retur politi - tingrett	1,2	57,9																																																																																										
Antall fremstillinger u/først	1441																																																																																											
Besparelse kilometer	83 504																																																																																											
Besparelser timer	3 536	Multiplisert med to siden de er to per tran																																																																																										

Vest

	Hordaland	Sogn og Fjordane																																																																																										
Lav	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Effektivitetsgevinst</th> <th>Tid</th> <th>Kilometer</th> <th>Vekting</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>0,4</td> <td>16</td> <td>1,0</td> <td>Bergen</td> </tr> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>3,7</td> <td>198</td> <td>0,0</td> <td>Vik</td> </tr> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>3,4</td> <td>138</td> <td>0,0</td> <td>Haugesund</td> </tr> <tr> <td>Gjennomsnitt politi til fengsel</td> <td>0,4</td> <td>16,0</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sum Tur/retur politi - tingrett</td> <td>0,8</td> <td>32,0</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Antall fremstillinger u/først</td> <td>1588</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Besparelse kilometer</td> <td>50 817</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Besparelser timer</td> <td>2 541</td> <td colspan="3">Multiplisert med to siden de er to per tran</td> </tr> </tbody> </table>	Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting		Fra politistasjon til fengsel	0,4	16	1,0	Bergen	Fra politistasjon til fengsel	3,7	198	0,0	Vik	Fra politistasjon til fengsel	3,4	138	0,0	Haugesund	Gjennomsnitt politi til fengsel	0,4	16,0			Sum Tur/retur politi - tingrett	0,8	32,0			Antall fremstillinger u/først	1588				Besparelse kilometer	50 817				Besparelser timer	2 541	Multiplisert med to siden de er to per tran			<table border="1"> <thead> <tr> <th>Effektivitetsgevinst</th> <th>Tid</th> <th>Kilometer</th> <th>Vekting</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>0,4</td> <td>20</td> <td>1,0</td> <td>Vik</td> </tr> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>2,9</td> <td>215</td> <td>0,0</td> <td>Bergen</td> </tr> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>4,5</td> <td>250</td> <td>0,0</td> <td>Ålesund</td> </tr> <tr> <td>Gjennomsnitt politi til fengsel</td> <td>0,4</td> <td>20,0</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sum Tur/retur politi - tingrett</td> <td>0,7</td> <td>40,0</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Antall fremstillinger u/først</td> <td>130</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Besparelse kilometer</td> <td>5 194</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Besparelser timer</td> <td>182</td> <td colspan="3">Multiplisert med to siden de er to per tran</td> </tr> </tbody> </table>	Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting		Fra politistasjon til fengsel	0,4	20	1,0	Vik	Fra politistasjon til fengsel	2,9	215	0,0	Bergen	Fra politistasjon til fengsel	4,5	250	0,0	Ålesund	Gjennomsnitt politi til fengsel	0,4	20,0			Sum Tur/retur politi - tingrett	0,7	40,0			Antall fremstillinger u/først	130				Besparelse kilometer	5 194				Besparelser timer	182	Multiplisert med to siden de er to per tran		
Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting																																																																																									
Fra politistasjon til fengsel	0,4	16	1,0	Bergen																																																																																								
Fra politistasjon til fengsel	3,7	198	0,0	Vik																																																																																								
Fra politistasjon til fengsel	3,4	138	0,0	Haugesund																																																																																								
Gjennomsnitt politi til fengsel	0,4	16,0																																																																																										
Sum Tur/retur politi - tingrett	0,8	32,0																																																																																										
Antall fremstillinger u/først	1588																																																																																											
Besparelse kilometer	50 817																																																																																											
Besparelser timer	2 541	Multiplisert med to siden de er to per tran																																																																																										
Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting																																																																																									
Fra politistasjon til fengsel	0,4	20	1,0	Vik																																																																																								
Fra politistasjon til fengsel	2,9	215	0,0	Bergen																																																																																								
Fra politistasjon til fengsel	4,5	250	0,0	Ålesund																																																																																								
Gjennomsnitt politi til fengsel	0,4	20,0																																																																																										
Sum Tur/retur politi - tingrett	0,7	40,0																																																																																										
Antall fremstillinger u/først	130																																																																																											
Besparelse kilometer	5 194																																																																																											
Besparelser timer	182	Multiplisert med to siden de er to per tran																																																																																										
Høy	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Effektivitetsgevinst</th> <th>Tid</th> <th>Kilometer</th> <th>Vekting</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>0,4</td> <td>16</td> <td>0,8</td> <td>Bergen</td> </tr> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>3,7</td> <td>198</td> <td>0,1</td> <td>Vik</td> </tr> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>3,4</td> <td>138</td> <td>0,1</td> <td>Haugesund</td> </tr> <tr> <td>Gjennomsnitt politi til fengsel</td> <td>1,0</td> <td>46,4</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sum Tur/retur politi - tingrett</td> <td>2,1</td> <td>92,8</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Antall fremstillinger u/først</td> <td>1588</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Besparelse kilometer</td> <td>147 368</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Besparelser timer</td> <td>6 606</td> <td colspan="3">Multiplisert med to siden de er to per tran</td> </tr> </tbody> </table>	Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting		Fra politistasjon til fengsel	0,4	16	0,8	Bergen	Fra politistasjon til fengsel	3,7	198	0,1	Vik	Fra politistasjon til fengsel	3,4	138	0,1	Haugesund	Gjennomsnitt politi til fengsel	1,0	46,4			Sum Tur/retur politi - tingrett	2,1	92,8			Antall fremstillinger u/først	1588				Besparelse kilometer	147 368				Besparelser timer	6 606	Multiplisert med to siden de er to per tran			<table border="1"> <thead> <tr> <th>Effektivitetsgevinst</th> <th>Tid</th> <th>Kilometer</th> <th>Vekting</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>1,8</td> <td>123</td> <td>0,8</td> <td>Vik</td> </tr> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>2,9</td> <td>215</td> <td>0,1</td> <td>Bergen</td> </tr> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>4,5</td> <td>250</td> <td>0,1</td> <td>Ålesund</td> </tr> <tr> <td>Gjennomsnitt politi til fengsel</td> <td>2,2</td> <td>144,9</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sum Tur/retur politi - tingrett</td> <td>4,4</td> <td>289,8</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Antall fremstillinger u/først</td> <td>130</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Besparelse kilometer</td> <td>37 628</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Besparelser timer</td> <td>1 144</td> <td colspan="3">Multiplisert med to siden de er to per tran</td> </tr> </tbody> </table>	Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting		Fra politistasjon til fengsel	1,8	123	0,8	Vik	Fra politistasjon til fengsel	2,9	215	0,1	Bergen	Fra politistasjon til fengsel	4,5	250	0,1	Ålesund	Gjennomsnitt politi til fengsel	2,2	144,9			Sum Tur/retur politi - tingrett	4,4	289,8			Antall fremstillinger u/først	130				Besparelse kilometer	37 628				Besparelser timer	1 144	Multiplisert med to siden de er to per tran		
Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting																																																																																									
Fra politistasjon til fengsel	0,4	16	0,8	Bergen																																																																																								
Fra politistasjon til fengsel	3,7	198	0,1	Vik																																																																																								
Fra politistasjon til fengsel	3,4	138	0,1	Haugesund																																																																																								
Gjennomsnitt politi til fengsel	1,0	46,4																																																																																										
Sum Tur/retur politi - tingrett	2,1	92,8																																																																																										
Antall fremstillinger u/først	1588																																																																																											
Besparelse kilometer	147 368																																																																																											
Besparelser timer	6 606	Multiplisert med to siden de er to per tran																																																																																										
Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting																																																																																									
Fra politistasjon til fengsel	1,8	123	0,8	Vik																																																																																								
Fra politistasjon til fengsel	2,9	215	0,1	Bergen																																																																																								
Fra politistasjon til fengsel	4,5	250	0,1	Ålesund																																																																																								
Gjennomsnitt politi til fengsel	2,2	144,9																																																																																										
Sum Tur/retur politi - tingrett	4,4	289,8																																																																																										
Antall fremstillinger u/først	130																																																																																											
Besparelse kilometer	37 628																																																																																											
Besparelser timer	1 144	Multiplisert med to siden de er to per tran																																																																																										

Øst

	Follo	Romerike																																																																																										
Lav	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Effektivitetsgevinst</th> <th>Tid</th> <th>Kilometer</th> <th>Vekting</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>0,5</td> <td>28,4</td> <td>0,8</td> <td>Oslo</td> </tr> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>0,9</td> <td>68,1</td> <td>0,1</td> <td>Sarpsborg</td> </tr> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>0,8</td> <td>58,7</td> <td>0,1</td> <td>Ullersmo</td> </tr> <tr> <td>Gjennomsnitt politi til fengsel</td> <td>0,5</td> <td>35,4</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sum Tur/retur politi - tingrett</td> <td>1,1</td> <td>70,8</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Antall fremstillinger u/først</td> <td>237</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Besparelse kilometer</td> <td>16 773</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Besparelser timer</td> <td>499</td> <td colspan="3">Multiplisert med to siden de er to per tran</td> </tr> </tbody> </table>	Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting		Fra politistasjon til fengsel	0,5	28,4	0,8	Oslo	Fra politistasjon til fengsel	0,9	68,1	0,1	Sarpsborg	Fra politistasjon til fengsel	0,8	58,7	0,1	Ullersmo	Gjennomsnitt politi til fengsel	0,5	35,4			Sum Tur/retur politi - tingrett	1,1	70,8			Antall fremstillinger u/først	237				Besparelse kilometer	16 773				Besparelser timer	499	Multiplisert med to siden de er to per tran			<table border="1"> <thead> <tr> <th>Effektivitetsgevinst</th> <th>Tid</th> <th>Kilometer</th> <th>Vekting</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>0,4</td> <td>20,2</td> <td>0,1</td> <td>Oslo</td> </tr> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>1,3</td> <td>107</td> <td>0,1</td> <td>Sarpsborg</td> </tr> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>0,4</td> <td>21,6</td> <td>0,9</td> <td>Ullersmo</td> </tr> <tr> <td>Gjennomsnitt politi til fengsel</td> <td>0,4</td> <td>25,8</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sum Tur/retur politi - tingrett</td> <td>0,9</td> <td>51,6</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Antall fremstillinger u/først</td> <td>460</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Besparelse kilometer</td> <td>23 754</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Besparelser timer</td> <td>786</td> <td colspan="3">Multiplisert med to siden de er to per tran</td> </tr> </tbody> </table>	Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting		Fra politistasjon til fengsel	0,4	20,2	0,1	Oslo	Fra politistasjon til fengsel	1,3	107	0,1	Sarpsborg	Fra politistasjon til fengsel	0,4	21,6	0,9	Ullersmo	Gjennomsnitt politi til fengsel	0,4	25,8			Sum Tur/retur politi - tingrett	0,9	51,6			Antall fremstillinger u/først	460				Besparelse kilometer	23 754				Besparelser timer	786	Multiplisert med to siden de er to per tran		
Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting																																																																																									
Fra politistasjon til fengsel	0,5	28,4	0,8	Oslo																																																																																								
Fra politistasjon til fengsel	0,9	68,1	0,1	Sarpsborg																																																																																								
Fra politistasjon til fengsel	0,8	58,7	0,1	Ullersmo																																																																																								
Gjennomsnitt politi til fengsel	0,5	35,4																																																																																										
Sum Tur/retur politi - tingrett	1,1	70,8																																																																																										
Antall fremstillinger u/først	237																																																																																											
Besparelse kilometer	16 773																																																																																											
Besparelser timer	499	Multiplisert med to siden de er to per tran																																																																																										
Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting																																																																																									
Fra politistasjon til fengsel	0,4	20,2	0,1	Oslo																																																																																								
Fra politistasjon til fengsel	1,3	107	0,1	Sarpsborg																																																																																								
Fra politistasjon til fengsel	0,4	21,6	0,9	Ullersmo																																																																																								
Gjennomsnitt politi til fengsel	0,4	25,8																																																																																										
Sum Tur/retur politi - tingrett	0,9	51,6																																																																																										
Antall fremstillinger u/først	460																																																																																											
Besparelse kilometer	23 754																																																																																											
Besparelser timer	786	Multiplisert med to siden de er to per tran																																																																																										
Høy	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Effektivitetsgevinst</th> <th>Tid</th> <th>Kilometer</th> <th>Vekting</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>0,5</td> <td>28,4</td> <td>0,3</td> <td>Oslo</td> </tr> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>0,9</td> <td>68,1</td> <td>0,3</td> <td>Sarpsborg</td> </tr> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>0,8</td> <td>58,7</td> <td>0,5</td> <td>Ullersmo</td> </tr> <tr> <td>Gjennomsnitt politi til fengsel</td> <td>0,7</td> <td>53,5</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sum Tur/retur politi - tingrett</td> <td>1,5</td> <td>107,0</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Antall fremstillinger u/først</td> <td>934</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Besparelse kilometer</td> <td>99 855</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Besparelser timer</td> <td>2 708</td> <td colspan="3">Multiplisert med to siden de er to per tran</td> </tr> </tbody> </table>	Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting		Fra politistasjon til fengsel	0,5	28,4	0,3	Oslo	Fra politistasjon til fengsel	0,9	68,1	0,3	Sarpsborg	Fra politistasjon til fengsel	0,8	58,7	0,5	Ullersmo	Gjennomsnitt politi til fengsel	0,7	53,5			Sum Tur/retur politi - tingrett	1,5	107,0			Antall fremstillinger u/først	934				Besparelse kilometer	99 855				Besparelser timer	2 708	Multiplisert med to siden de er to per tran			<table border="1"> <thead> <tr> <th>Effektivitetsgevinst</th> <th>Tid</th> <th>Kilometer</th> <th>Vekting</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>0,4</td> <td>20,2</td> <td>0,3</td> <td>Oslo</td> </tr> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>1,3</td> <td>107</td> <td>0,2</td> <td>Sarpsborg</td> </tr> <tr> <td>Fra politistasjon til fengsel</td> <td>0,4</td> <td>21,6</td> <td>0,5</td> <td>Ullersmo</td> </tr> <tr> <td>Gjennomsnitt politi til fengsel</td> <td>0,6</td> <td>38,3</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sum Tur/retur politi - tingrett</td> <td>1,1</td> <td>76,5</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Antall fremstillinger u/først</td> <td>934</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Besparelse kilometer</td> <td>71 444</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Besparelser timer</td> <td>2 067</td> <td colspan="3">Multiplisert med to siden de er to per tran</td> </tr> </tbody> </table>	Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting		Fra politistasjon til fengsel	0,4	20,2	0,3	Oslo	Fra politistasjon til fengsel	1,3	107	0,2	Sarpsborg	Fra politistasjon til fengsel	0,4	21,6	0,5	Ullersmo	Gjennomsnitt politi til fengsel	0,6	38,3			Sum Tur/retur politi - tingrett	1,1	76,5			Antall fremstillinger u/først	934				Besparelse kilometer	71 444				Besparelser timer	2 067	Multiplisert med to siden de er to per tran		
Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting																																																																																									
Fra politistasjon til fengsel	0,5	28,4	0,3	Oslo																																																																																								
Fra politistasjon til fengsel	0,9	68,1	0,3	Sarpsborg																																																																																								
Fra politistasjon til fengsel	0,8	58,7	0,5	Ullersmo																																																																																								
Gjennomsnitt politi til fengsel	0,7	53,5																																																																																										
Sum Tur/retur politi - tingrett	1,5	107,0																																																																																										
Antall fremstillinger u/først	934																																																																																											
Besparelse kilometer	99 855																																																																																											
Besparelser timer	2 708	Multiplisert med to siden de er to per tran																																																																																										
Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting																																																																																									
Fra politistasjon til fengsel	0,4	20,2	0,3	Oslo																																																																																								
Fra politistasjon til fengsel	1,3	107	0,2	Sarpsborg																																																																																								
Fra politistasjon til fengsel	0,4	21,6	0,5	Ullersmo																																																																																								
Gjennomsnitt politi til fengsel	0,6	38,3																																																																																										
Sum Tur/retur politi - tingrett	1,1	76,5																																																																																										
Antall fremstillinger u/først	934																																																																																											
Besparelse kilometer	71 444																																																																																											
Besparelser timer	2 067	Multiplisert med to siden de er to per tran																																																																																										

	Østfold
--	---------

Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting	
Fra politistasjon til fengsel	1,0	87,6	0,1	Oslo
Fra politistasjon til fengsel	0,1	3,6	0,9	Sarpsborg
Fra politistasjon til fengsel	1,3	118	0,1	Ullersmo
Gjennomsnitt politi til fengsel	0,2	13,5		
Sum Tur/retur politi - tingrett	0,4	27,0		
Antall fremstillinger u/først	934			
Besparelse kilomter	25 246			
Besparelser timer	828	Multiplisert med to siden de er to per tran		

Effektivitetsgevinst	Tid	Kilometer	Vekting	
Fra politistasjon til fengsel	1,0	87,6	0,2	Oslo
Fra politistasjon til fengsel	0,1	3,6	0,7	Sarpsborg
Fra politistasjon til fengsel	1,3	118	0,2	Ullersmo
Gjennomsnitt politi til fengsel	0,4	33,4		
Sum Tur/retur politi - tingrett	0,9	66,7		
Antall fremstillinger u/først	934			
Besparelse kilomter	62 294			
Besparelser timer	1 612	Multiplisert med to siden de er to per tran		

10.3 Vedlegg 3: Kostnader

I dette vedlegget presenteres forutsetningene bak beregningen til kostnadsvirkningene av alternativ I. Parameterne er beskrevet nærmere i kapittel 6.3.

Beskrivelse av parametre	Verdi	Kommentar/kilde
Kalkulasjonsrente	4 %	Rentesats fastlagt av Finansdepartementet, se Rundskriv 109 2014
Analyseperiode	2016-2025	
Antall arbeidstimer i ett år	1 400	
Gjennomsnittlig årslønn inkl overhead i 2016. Kroner	600 000	Lagt til grunn lønnstrinn 45 i statens regulativ
Antall ansatte per område:		
Vest politidistrikt	24	
Sør-Vest politidistrikt	22	
Øst politidistrikt	25	
Oslo politidistrikt	55	
Antall basestasjoner:		
Vest politidistrikt	2	
Sør-Vest politidistrikt	2	
Øst politidistrikt	2	
Oslo politidistrikt	1	
Investeringskostnader		
Bilinnkjøp		
Pris liten bil	400 000	Tatt utgangspunkt i pris for en Skoda Suberb
Pris stor bil	1 000 000	
	Antall liten bil per distrikt	Antall stor bil per distrikt
Vest politidistrikt	11	1
Sør-Vest politidistrikt	11	0
Øst politidistrikt	13	0
Oslo politidistrikt	27	1
Verneutstyr		
Pris vernepakke i form av vest, belte, tvangsmidler, ha	15 000	1 vernepakke per ansatt
Samband		
Innkjøpspris tjenestetelefon	5 000	
Innkjøpspris Nødnett	5 000	
Innkjøp kontorutstyr		
Pris på innkjøp div. kontorutstyr per transportkontor	100 000	
Antall transportkontor per distrikt		
Opplæring		
Antall dager grunnopplæring	10	2 uker = 10 virkedager
Ansettelseskostnader		
Ansettelseskostnader per person	5 000	
Driftskostnader		
Kvadratmeterpris for eiendom, bygg og anlegg	4 000	
Abonnementskostnader for Nødnett	8 000	Per år per enhet
Abonnementskostnader for mobiltelefon	148	Per måned per enhet

10.4 Vedlegg 4: Oversikt fengsler

I det nye politidistriktet Oslo har kriminalomsorgen fem fengsler:

- Oslo fengsel ligger på Grønland i Oslo og er en enhet med høyt sikkerhetsnivå. Fengselet har 411 plasser for menn og har plasser både for varetekts- og domsinnsatte.

- Ila fengsel og forvaringsanstalt ligger på Eiksmarka i Bærum og har 124 plasser fordelt på 12 avdelinger og 230 ansatte. Over halvparten av plassene (67 plasser) er tilrettelagt for forvaringsdømte. Nå huser fengselet forvaringsinnsatte, domsinnsatte og varetektsinnsatte fra hele landet.
- Bredtveit fengsel og forvaringsanstalt ligger i Oslo kommune og er en landsdekkende anstalt for kvinnelige forvaringsdømte, domfelte og varetektsfengslede. Fengslet har en avdeling med høyt sikkerhetsnivå med plass til 45 innsatte. Fengslet har også en avdeling med lavere sikkerhetsnivå med plass til 19 innsatte.
- Sandaker overgangsbolig ligger i Oslo kommune. Overgangsboligen har en kapasitet på 16 plasser fordelt på både kvinner og menn.
- Arupsgate overgangsbolig ligger sentralt i Oslo kommune og har en ordinær kapasitet på 20 plasser for menn.

I det nye politidistriktet Øst har kriminalomsorgen følgende fengsler:

- Halden fengsel ligger i Halden kommune. Fengselet har høyt sikkerhetsnivå, i tillegg til en overgangsbolig, og gjennomfører varetektsfengsling og fengselsstraffer av ulike kategorier. Overgangsboligen har en kapasitet på 23 plasser, mens det på høyt sikkerhetsnivå er kapasitet til 221 innsatte. Fengselet har kun plasser for mannlige innsatte.
- Indre Østfold fengsel består av avdelingene Eidsberg og Trøgstad. Avdeling Eidsberg er et fengsel med høy sikkerhet. Avdelingen ligger i Mysen, vis à vis Momarken travbane. Avdelingen har plass til 17 innsatte, fordelt på varetekt og korte dommer. Avdeling Trøgstad ligger i tettstedet Havnås i Trøgstad Kommune. Anstalten har lavere sikkerhetsnivå og har ordinært plass til 90 innsatte. Begge avdelingene er kun for mannlige innsatte.
- Ullersmo fengsel ligger i Ullensaker kommune og er en fengselsenhet med høyt sikkerhetsnivå. Fengslet har ordinær kapasitet på 190 plasser fordelt på varetekt og dom. Ullersmo fengsel har i tillegg to avdelinger. Avdelingen på Kroksrud i Ullensaker har lavere sikkerhetsnivå med en ordinær kapasitet på 60 plasser. Avdeling Norgerhaven fengsel ligger i Nederland og har en kapasitet på 242 plasser. Alle plassene er kun for menn.
- Ravneberget fengsel ligger i Sarpsborg kommune og er en enhet med lavere sikkerhetsnivå. Fengselet er for kvinnelige innsatte og har nå en ordinær kapasitet på 50 plasser fordelt på både varetekt og dom.
- Sarpsborg fengsel ligger i Sarpsborg og er et fengsel med høyt sikkerhetsnivå. Fengselet har en kapasitet på 25 plasser for menn fordelt på både varetekt og dom.

I det nye politidistriktet Vest har kriminalomsorgen følgende fengsler:

- Bjørgvin fengsel ligger i Bergen kommune på Breistein i Åsane og er et fengsel med lavt sikkerhetsnivå. Fengslet har en kapasitet på 90 plasser for menn. I tillegg har fengselet en ungdomsenheten med fire plasser til gutter og jenter fra 15 til 18 år.
- Bergen fengsel ligger i Bergen kommune, ikke langt fra Bjørgvin fengsel, ca. 17 kilometer fra sentrum av Bergen. Fengselet har en total kapasitet på 264 plasser for både kvinner og menn. Fengselet har fire avdelinger med høyt sikkerhetsnivå med plass for varetekts- og domsinnsatte. I tillegg er det en avdeling med lavere sikkerhetsnivå på utsiden av ringmuren (avdeling D) samt avdeling Osterøy som er

plassert på Ulvsnesøy. Øya ligger i Sørfjorden, mellom Bruvik og Vaksdal. Avstanden er ca. 5 mil i retning øst for Bergen. Osterøy har lavere sikkerhetsnivå og plass til 31 innsatte, avdeling D har plass til 32 innsatte og de fire høysikkerhetsavdelingene har plass til 201 innsatte.

- Lyderhorn overgangsbolig ligger i Laksevåg i Bergen kommune og er et fengsel med lavt sikkerhetsnivå. Overgangsboligen har rom til 16 beboere, både kvinner og menn, men kan ha inntil 18 beboere da to av hyblene er lagt til rette for at par kan sone sammen.
- Vik fengsel ligger i Vik kommune i Sogn og er en enhet med høyt og lavt sikkerhetsnivå. Fengselet har en ordinær kapasitet på 39 plasser for menn, der 28 er med høyt sikkerhetsnivå og 11 er med lavt sikkerhetsnivå. Høyt sikkerhetsnivå har plasser både for varetekt og dom.

I det nye politidistriktet Sør-vest har kriminalomsorgen følgende fengsler:

- Stavanger fengsel ligger i Stavanger kommune og er en enhet med høyt sikkerhetsnivå. Fengselet har ordinær kapasitet på 68 plasser fordelt på både kvinner og menn. Fengselet prioriterer innsatte med varetektsdommer eller domfelte med korte straffer.
- Stavanger fengsel, Auklend overgangsbolig ligger i Stavanger kommune og har ordinær kapasitet på 13 plasser både for kvinner og menn.
- Åna fengsel ligger i Hå kommune ca. en times kjøretur sør for Stavanger. Fengselet har totalt 164 plasser for mannlige innsatte, herav 24 plasser for åpen soning i avdeling Rødgata. Avdelingen ligger i nær tilknytning til Åna fengsel. Fengselet har plasser både for varetekt og dom.
- Sandeid fengsel ligger i Vindafjord kommune, ca 1 times kjøretur fra Haugesund i retning Sauda. Fengselet er kategorisert som et åpent fengsel med lav sikkerhet, og har en kapasitet på 88 innsatte herav 8 kvinneplasser.
- Haugesund fengsel ligger i Haugesund kommune og er en enhet med høyt sikkerhetsnivå. Fengselet har ordinær kapasitet på 18 plasser for menn fordelt både på varetekt og dom.

10.5 Vedlegg 5: Oversikt transportbaser

Det er blitt gjort en vurdering av transportbaser i alternativ I. Det er lagt til grunn at transportbasene bør ha et forventet minimumsvolum på linje med transportbasene i piloten. I piloten har transportbasene et volum på om lag 300 transporter/fremstillinger i gjennomsnitt i måneden. Basene i tabellen er kun valgt av illustrasjonsmessige årsaker for å kunne prissette virkningene i analysen.

Base	KDI-region	Politidistrikt
Bergen fengsel	Region-Vest	Vest
Vik fengsel	Region-Vest	Vest
Åna fengsel	Region-Sørvest	Sør-Vest
Haugesund fengsel	Region-Sørvest	Sør-Vest
Oslo fengsel	Region-Øst	Oslo
Sarpsborg fengsel	Region-Øst	Øst
Ullersmo fengsel	Region-Øst	Øst