



**POLITIET**  
POLITIDIREKTORATET



KRIMINALOMSORGEN

# UNDERVEISEVALUERING AV PILOT FOR FREMSTILLING OG TRANSPORT AV VARETEKTSINNSATTE



---

## **INNHOOLD**

<b>1</b>	<b>SAMMENDRAG.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>RAMMER FOR EVALUERINGEN.....</b>	<b>6</b>
2.1	Formål med piloten.....	6
2.2	Om piloten .....	6
2.3	Formål med evalueringen .....	7
2.4	Avgrensninger for evalueringsarbeidet.....	8
2.5	Organisering av arbeidet .....	8
2.6	Metodikk og evalueringsdesign.....	9
2.7	Sammenligningsgrunnlag .....	10
2.8	Oppsummering av funn fra andre rapporter.....	10
<b>3</b>	<b>RESSURSBRUK I KRIMINALOMSORGEN OG POLITIET</b>	<b>12</b>
3.1	Oppdragsmengde i kriminalomsorgen.....	12
3.2	Ressursbruk i kriminalomsorgen på å gjennomføre transportene .....	15
3.3	Hvor mye ressurser bruker politiet til fortsatt fremstilling .....	16
3.4	Omfang på og bruk av resttid for transportbetjentene .....	17
3.5	Frigjøring av årsverk i politiet .....	19
3.6	Bruk av frigjort kapasitet i politiet.....	20
3.7	Utnyttelse av fengselskapasitet .....	21
3.8	Transport av domsinnsatte .....	21
3.9	Overtakelse av førstegangsfengslinger .....	22
3.10	Redusert tomkjøring.....	23
<b>4</b>	<b>KVALITET I TRANSPORTEN AV VARETEKTSINNSATTE</b>	<b>26</b>
4.1	Motivasjon og trivsel.....	26
4.2	Kompetanse og trygghet .....	26
4.3	Punktlighet i transportoppdrag.....	27
4.4	Nødvendig utstyr for å gjennomføre transportene .....	28
4.5	Sikkerhet under transport .....	29
4.6	Samarbeid mellom Transporttjenesten og fengslene .....	32
4.7	Samarbeidet mellom Transporttjenesten og politi .....	32
4.8	Rekruttering av fengselsbetjenter til Transporttjenesten .....	33
<b>5</b>	<b>LÆRINGSPUNKTER .....</b>	<b>34</b>
<b>6</b>	<b>REFERANSER.....</b>	<b>35</b>
<b>7</b>	<b>VEDLEGG: SAMHANDLINGSAVTALE .....</b>	<b>36</b>

# 1 SAMMENDRAG

---

August 2014 overtok kriminalomsorgen ansvar for transport og fremstilling av varetektsinnsatte i politidistriktene Nordre Buskerud, Søndre Buskerud, Telemark og Vestfold. Ordningen er et pilotprosjekt med varighet ut 2015. Det er opprettet transportbaser i tilknytning til 4 fengsler i Kriminalomsorgen region sør. Ordningen ble utvidet til å omfatte førstegangsfengslinger fra og med 1. februar 2015.

## **Om evalueringen**

Underveisevalueringen skal gi foreløpig kunnskap om det er hensiktsmessig at Kriminalomsorgen overtar ansvar for transport og fremstilling av varetektsinnsatte. Det er tre hovedspørsmål som skal besvares i evalueringen: i) Hva innebærer piloten for endring i ressursbruk i politiet ii) Hva innebærer piloten for endringer i ressursbruk i kriminalomsorgen og iii) Hva skjer med kvaliteten på transportene?

For å besvare spørsmålene i evalueringen har det blitt samlet inn data fra ulike kilder. Det er gjennomført to elektroniske spørreundersøkelser til transportbetjentene i piloten, det er innhentet data for alle transportere i kriminalomsorgen og i politiet, og det er gjennomført dybdeintervjuer med nøkkelpersoner i politiet og kriminalomsorgen. Underveisevalueringen er utført av personer i kriminalomsorgen og politiet.

Underveisevalueringen gir ikke et svar på om det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å overføre ansvaret for transport og fremstilling av varetektsinnsatte til kriminalomsorgen. For det første er det tidlig å evaluere alle effektene av ordningen, etter kun om lag et halvt års drift. For det andre planlegges det for å utvide ordningen til å ta et større ansvar for transportoppdrag i politiet, både med geografiske og funksjonelle utvidelser. Det er blant annet besluttet å utvide ordningen til å omfatte transport og fremstilling av varetektsinnsatte i Asker og Bærum politidistrikt. For det tredje har det vært en bevisst strategi å starte noe forsiktig, for å sikre tilgjengelig kapasitet til å levere på transportbehovet. Disse forholdene vil være endret når sluttevalueringen av pilotordningen gjennomføres.

Evalueringen dekker erfaringene fra et geografisk område med et relativt stort volum av transportere, og transportene har vært i et område med geografisk nærhet mellom fengsel, sentralarrestere og domstol. Evalueringen gir derfor begrenset læring til å vurdere om det er hensiktsmessig å utvide ordningen til hele landet.

## **Kvalitet på transportene**

Kvaliteten på transportene i Kriminalomsorgen vurderes samlet sett til å være meget god. Kriminalomsorgen har utviklet en spesialisert og rendyrket transporttjeneste. Punktligheten oppleves å være høy. Transportbetjentene opplever at egen kompetanse til å utføre transportoppdragene er tilstrekkelig. Et stort flertall av transportbetjentene gir uttrykk for at tryggheten er ivaretatt under oppdragene. Over halvparten av de ansatte i Transporttjenesten har mer enn 7 års erfaring. Det synes å være gjennomgående høy motivasjon for og trivsel med arbeidsoppgaver. Samarbeidet internt i

kriminalomsorgen og mellom kriminalomsorgen og politiet fungerer ifølge respondentene godt. Det at andre aktører enn politiet kan levere god kvalitet på transport av varetektsinnsatte, er på linje med tidligere funn i evaluering av Fangetransportprosjekt i 2005 i den samme regionen.

Transportbetjentene gir uttrykk for at en del ønsket utstyr ikke er på plass. Gjennom hele pilotperioden har transportbetjentene påpekt at utstyr som samband og vest i riktig størrelse er viktig. Tilpassede vester ble levert i mars 2015, og Kriminalomsorgsdirektoratet er i ferd med å innføre nye sambandsløsninger. Transportbetjentene hevder også at bruk av fengselsuniformer skaper utydelighet i rollen til transportbetjentene overfor eksterne samarbeidspartnere.

Det synes å være forbedringspotensial knyttet til risikovurderingen av transportoppdragene. Kun halvparten av transportbetjentene gir uttrykk at de *i stor grad* eller *i svært stor grad* stoler på risikovurderingen som gjøres i forkant av hvert transportoppdrag. Det blir pekt på at manglende eller ufullstendig utfylling av risikovurderingen fra politiets side kan forklare noe av denne usikkerheten.

### **Ressursbruk**

Transporttjenesten har gjennomført i overkant av 1 600 fremstillinger fra medio august 2014 og ut mars 2015. Litt i underkant av halvparten av fremstillingene har vært for hovedforhandling eller helse. Drøye 20 prosent av oppdragene i perioden har vært oppdrag utenfor samhandlingsavtalen, og av disse har om lag halvparten vært for politiet og halvparten vært for fengslene.

Fra årsskiftet 2015 har det vært 40 ansatte i Transporttjenesten. Tidsbruk per transportoppdrag er i gjennomsnitt 10,6 timer (gitt 2 transportbetjenter per transport). Beregninger viser at om lag 46 prosent av tilgjengelig arbeidstid ble brukt til transporttid for transportbetjentene i november 2014. Andelen falt marginalt i februar 2014, og steg betydelig i mars 2015 til noe under 70 prosent. I gjennomsnitt for disse tre månedene var andelen som ble brukt til transporttid om lag 53 prosent. Ifølge respondenter i kriminalomsorgen var tallet i februar 2015 lavt som følge av at Transporttjenesten fra denne måneden tok over ansvar for førstegangsfengslinger, noe som gjør det mer utfordrende å planlegge transportene. Tallet i mars 2015 var høyt som følge av en langvarig rettsak i Drammen tingrett. Så tidlig i piloten er det ikke grunnlag for å si hva som vil være en «normal» arbeidsbelastning for Transporttjenesten. En del avbestillinger bidrar isolert sett til å gjøre det vanskeligere å utnytte transporttiden optimalt i Transporttjenesten.

Evalueringen underbygger at politiet har fått frigjort personell. Omfanget på frigjorte årsverk i politiet kan på usikkert grunnlag anslås til om lag 21 årsverk, gitt en rekke forutsetninger. Dersom en legger til grunn at mars måned gir uttrykk for en normal ressursutnyttelse, kan frigjorte årsverk i politiet beregnes til om lag 28 årsverk. Om dette er polititjenestemenn eller arrestforvarere avhenger av hvordan politidistriktene organiserte oppdragene før piloten.

Det er krevende å fylle ledig tid med meningsfulle arbeidsoppgaver gitt dagens portefølje for transportbetjenter. Flere av respondentene i kriminalomsorgen har påpekt

at det vil være hensiktsmessig om transportbetjentene kunne ivaretatt andre oppgaver i deres ledige tid.

Etablering av transportbaser i nærheten av fengslene innebærer mindre kjøring og tidsbruk enn om transportene blir utført av politiet. Men effekten er ikke sterk ettersom det er kort avstand mellom transportbaser og politistasjoner.

Opgavespenet er blitt mindre i politiet. Respondenter i politiet gir uttrykk for at polititjenestemenn i større grad kan konsentrere seg om sine kjerneoppgaver i tillegg til at det har blitt mindre administrasjon. Det pekes videre på at polititjenestemenn ikke lenger blir tatt ut av ordinær tjeneste for å utføre transporter, noe som gir politidistriktene en bedre kontroll over ressursene og gir bedre mulighet til å bruke ressursene i kriminalitetsbekjempelse og i beredskapsarbeidet.

Transportordningen vil teoretisk sett kunne legge til rette for en mer effektiv utnyttelse av fengselsplasser. Det skyldes at kriminalomsorgen vil ha større mulighet og incentiv til å optimalisere fengselsutnyttingen når de selv har ansvaret for transport og varetekts-plass. Som følge av at utnyttelsen av fengselskapasiteten allerede er nær 100 prosent i Region sør, vil potensialet for en mer effektiv utnyttelse av fengselsplasser i pilotområdet være begrenset.

Erfaringene hittil i pilotperioden indikerer at ressursnedgangen i politiet er mindre enn ressursøkningen i kriminalomsorgen. Det synes videre å være et potensial for å utnytte kapasiteten hos både Transporttjenesten og arrestforvarerne.

Ordnningen gir flere positive utilsiktede gevinster. Kriminalomsorgen får bistand til å foreta transporter tilknyttet domsinnsatte. Videre gir ordningen stillinger i kriminalomsorgen som er personalmessige gunstig for en del fengselsbetjenter som ikke ønsker skiftarbeid mm.

### **Læringspunkter**

I evalueringsrapporten fremmes en rekke læringspunkter. Det foreslås å se nærmere på den samlede oppgaveløsningen for politiet og kriminalomsorgen. Det synes å være et potensial for at kriminalomsorgen får ytterligere ansvar for transporter. Det bør også vurderes om det kan være andre arbeidsoppgaver som transportbetjentene kan utføre ved ledig kapasitet. Eksempler på dette kan være å bistå med forkynnelser eller elektronisk kontroll. For politiet blir det viktig at de har oppgaver som kan fylle arbeidsdagene til arrestforvarerne og at disse oppgavene avlaster polititjenestemenn eller sivilt ansatte. Et annet læringspunkt er sikkerhetssituasjonen ved transporter. Det bør vurderes tiltak som gjør risikovurderingen fra politiet mer utfyllende.

## 2 RAMMER FOR EVALUERINGEN

### 2.1 Formål med piloten

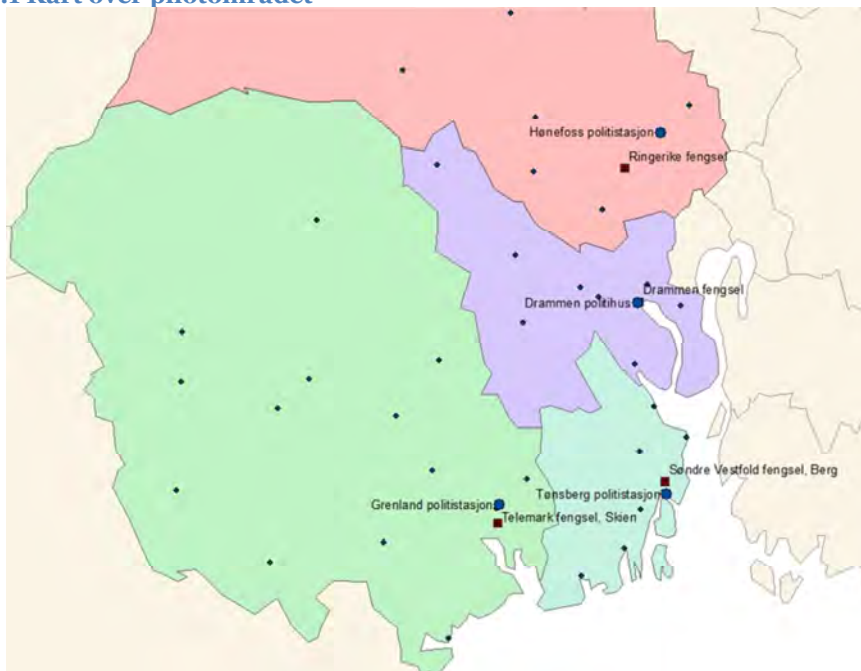
Hovedmålet med pilotprosjektet er å frigjøre politiutdannet personell til politioperativt arbeid i distriktene, effektivisere arbeidet med transport av varetektsinnsatte og gi et økt kunnskapsgrunnlag for en eventuell senere overføring av ansvar for transport av varetektsinnsatte fra politiet til kriminalomsorgen for øvrig. Politianalyseutvalget foreslo at det bør utredes om kriminalomsorgen kan overta oppgaven med transport og fremstilling av varetektsinnsatte, se NOU 2013:9, side 220. Justis- og beredskapsdepartementet har bestemt at ordningen skal evalueres, både underveis og ved prosjektets avslutning.

### 2.2 Om piloten

Det er opprettet en egen transporttjeneste i Kriminalomsorgen region sør under navnet Kriminalomsorgens transporttjeneste (i resten av rapporten brukes begrepet Transporttjenesten). Prosjektet startet i april/mai 2014 og første transport ble gjennomført 19. august 2014. I pilotprosjektet er det opprettet baser i tilknytning til fengsel med varetektsinnsatte eller fengsel med større transportbehov av innsatte, se figur 2.1. I region sør er dette samsvarende med én base i hvert politidistrikt. Det er opprettet:

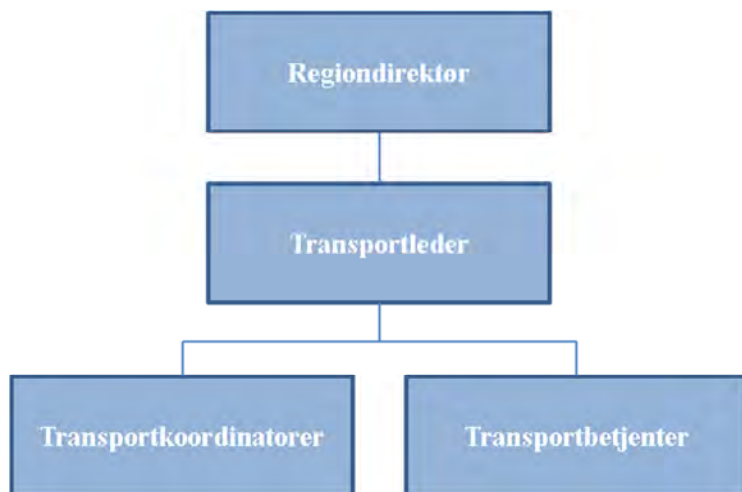
- Hovedbase ved Søndre Vestfold fengsel, Berg avdeling
- Base ved Telemark fengsel, Skien avdeling
- Base ved Drammen fengsel
- Base ved Ringerike fengsel

Figur 2.1 Kart over pilotområdet



Transporttjenesten i region sør består per mars 2015 av én transportleder, to transportkoordinatorer og 37 transportbetjenter, se figur 2.2.

**Figur 2.2 Organisering**



28 transportbetjenter har vært ansatt siden august 2014, mens de siste 9 ble ansatt i desember 2014. Alle transportbetjentene har gjennomgått egen opplæring og er gitt begrenset politimyndighet. Transportleder har personalansvar for transportkoordinatorene og transportbetjentene ved alle basene i regionen. Det er ingen formell stedlig ledelse på basene, men en tjenestemann på hver base er utnevnt til kontaktperson.

Transporttjenesten rapporterer månedlig til Kriminalomsorgsdirektoratet. Det er inngått en samhandlingsavtale med politiet<sup>1</sup>, som regulerer samarbeidet mellom politiet og kriminalomsorgen. Transporttjenesten er ikke tilordnet egne administrative stillinger, men det forventes at administrasjonen i Kriminalomsorgen region sør benyttes som stab for blant annet administrative og juridiske oppgaver.

### 2.3 Formål med evalueringen

Formålet med evalueringen er å få kunnskap om det er hensiktsmessig at Kriminalomsorgen overtar ansvar for transport og fremstilling av varetektsinnsatte. Underveis-evalueringen har tre hovedspørsmål:

- Hva innebærer pilot for endringer i ressursbruk i politiet? Hvilke oppgaver må fortsatt gjøres i politiet innenfor transport og hva innebærer det av ressursbruk.
- Hva innebærer pilot for endringer i ressursbruk i kriminalomsorgen?
- Hva skjer med kvaliteten i transport og fremstilling av varetektsinnsatte?

Underveisevalueringen gjennomføres for at det skal være mulig å endre kurs eller innretning av arbeidet med transporten av varetektsinnsatte og for å få foreløpig kunnskap om overføring av ansvar er hensiktsmessig. I evalueringen beskrives også eventuelle utilsiktede virkninger ved overføring av ansvar.

<sup>1</sup> Se Samhandlingsavtalen, gjengitt i vedlegg, for en gjennomgang av hvilke tjenester som ligger i og utenfor avtalen.

## 2.4 Avgrensninger for evalueringsarbeidet

Nedenfor er det pekt på noen avgrensninger i evalueringsarbeidet:

- Det ses i liten grad på bruker- og samfunnseffekter siden det er så tidlig i pilotordningen.
- Det ses i beskjeden grad på hva den frigjorte ressursbruken i politiet konkret er blitt brukt til.
- Det ses ikke på hvordan piloten er blitt planlagt eller implementert i kriminalomsorgen. Det er fokus på selve gjennomføringen av transport og fremstilling av varetektsinnsatte.
- Det ses ikke på den administrative og faglige samhandlingen mellom ledelsen i Kriminalomsorgsdirektoratet og Politidirektoratet.
- Det ses ikke på om bilkostnadene er lavere i kriminalomsorgen enn i politiet. Det er grunn til å tro at bilkostnadene er lavere i kriminalomsorgen enn i politiet som følge av rimeligere biler og et gjennomgående lavere utstyrsnivå.

## 2.5 Organisering av arbeidet

Arbeidsgruppen for analysen har bestått av:

- Espen Frøyland, avdelingsdirektør Analyseseksjonen, Politidirektoratet (leder)
- Bertil Nordstrøm, seniorrådgiver Analyseseksjonen, Politidirektoratet
- Siri Næss, seniorrådgiver Analyseseksjonen, Politidirektoratet
- Hege Bøhm Ottar, seniorrådgiver, KRUS
- Svein Erik Rath, tillitsvalgt KY, Kriminalomsorgen
- Geir-Arne Bræck, seksjonssjef, Vestfold politidistrikt
- Tommy Fredriksen, tillitsvalgt NFF, Kriminalomsorgen

En rekke personer har bidratt i arbeidet i form av å delta i arbeidsmøter, ved å gi løpende innspill og kvalitetssikring. Særlig har Knut Erik Rønningen, transportkoordinator i Transporttjenesten, bidratt med mange innspill og kommentarer. Han har også deltatt i arbeidsmøtene som observatør.

Styringsgruppen for evalueringen er den samme som styringsgruppen for piloten, bestående av ledere i Politidirektoratet, Kriminalomsorgen, Sentrale hovedverneombudet i kriminalomsorgen og de fem personellorganisasjonene NFF, KY, NTK, PARAT og PF. Styringsgruppen har fått presentert evalueringsarbeidet i 2 møter, samt fått et utkast til rapport til gjennomsyn per epost i april 2015.

Arbeidsgruppen har lagt til grunn at rapporten skal være offentlig. Rapporten gjøres tilgjengelig for ledelsen i Politidirektoratet og Kriminalomsorgsdirektoratet før rapporten gjøres tilgjengelig eksternt. Utkast til rapport har vært orientert om på ledermøtene i Politidirektoratet og Kriminalomsorgsdirektoratet. Utkast til rapport har også vært sendt til direktoratene for å gi mulighet til å rette opp eventuelle faktafeil.

Arbeidet har foregått fra 1. september 2014 til 30. april 2015.



## 2.6 Metodikk og evalueringsdesign

En mye brukt definisjon av evaluering er: *Evaluering er en undersøkelse, så systematisk og objektiv som mulig, av et igangværende eller avsluttet prosjekt, program eller en prosess – av utformingen, gjennomføringen og resultatene. Formålet er å fastslå måloppnåelsen og hvorvidt målene er relevante, om gjennomføringen har vært effektiv, de samlede virkningene av tiltaket, og levedyktigheten på lengre sikt. Evalueringen skal fremskaffe informasjon som er etterrettelig og nyttig, og bidra til at læring kan tilføres beslutningsprosessene*, se Volden og Samset (2013), side 31.

Arbeidsgruppen har forsøkt å bruke beste praksis for evaluering, slik det blant annet er definert i veiledningsmateriell fra Direktoratet for økonomistyring. I evalueringslitteraturen skilles det gjerne mellom 5 evalueringskriterier: i) produktivitet, ii) måloppnåelse, iii)) virkninger, iv) relevans og v) levedyktighet. Ofte ses det også på samfunnsøkonomisk lønnsomhet. I denne evalueringen er det fokusert på:

- Måloppnåelse: Med måloppnåelse menes om sentrale effektmål av tiltaket er realisert
- Virkninger: Med virkninger menes de samlede virkningene av tiltaket, positive og negative, tilsiktede og utilsiktede, kort- og langsiktige, for målgruppen og for andre berørte grupper

Arbeidsgruppen har ikke gjort en samfunnsøkonomisk analyse av ordningen, siden det ikke er gjort forsøk på å analysere alle virkninger av ordningen.

De overordnede evalueringskriteriene er brutt ned i evalueringsspørsmål. Deretter er det gjort systematisk datafangst, og dataene er analysert. Det er brukt både kvantitativ og kvalitativ datafangst. Arbeidsgruppen har brukt 4 hovedkilder for innhenting:

1. Et elektronisk spørreskjema som fanger opp transportbetjentenes erfaringer med arbeidet i piloten. Denne undersøkelsen ble gjennomført 2 ganger, i november 2014 og februar/mars 2015. Undersøkelsen ble gjennomført 2 ganger fordi piloten ble utvidet 1. februar 2015 (til å omfatte førstegangsfengslinger) og det ble ansatt 9 nye transportbetjenter årsskiftet 2014/2015.
2. Monitorering av alle transportoppdrag i Kriminalomsorgen for hele evalueringsperioden. Transportkoordinatorene registrerer alle sine transporter, med tidspunkt for oppdrag, type fremstilling, ansvarlig base etc., i et eget rapporteringsskjema i excel. Disse dataene er brukt for å vise ressursbruken til transport og fremstilling av varetektsinnsatte i kriminalomsorgen.
3. Monitorering av alle transportoppdrag i de 4 politidistriktene. Målingen har data for perioden desember 2014 - mars 2015. Politiets ressursbruk til transport og fremstilling av varetektsinnsatte har tidligere vært ført på ulike måter i politiooperativt styringssystem (PO), noe som har gjort det utfordrende å beregne politiets faktiske ressursbruk til disse oppgavene.<sup>2</sup> For å kunne si noe om politiets ressursbruk til transport og fremstilling av varetektsinnsatte, sendte Politidirektoratet høsten 2014 en presisering til politidistriktene i piloten om hvordan dette skulle føres i PO, med virkning fra 1. desember 2014.
4. Dybdeintervjuer med ledere og ansatte i politiet og kriminalomsorgen.

<sup>2</sup> Se Politidirektoratet og Kriminalomsorgsdirektoratet (2014), side 6.

I tillegg har vi gått gjennom andre relevante kilder. Det gjelder særlig analysen av transport og fremstilling av varetektsinnsatte, se Politidirektoratet og Kriminalomsorgsdirektoratet (2014).

## 2.7 Sammenligningsgrunnlag

Arbeidsgruppen har forsøkt å finne frem til et mest mulig representativt sammenligningsgrunnlag mellom politiets ressurser brukt til transport før og etter igangsetting av pilotprosjektet. Sammenligningsgrunnlaget er en teoretisk størrelse. Arbeidsgruppen har vurdert ulike alternativer for å få informasjon om sammenligningsgrunnlaget.

### *Sammenligningsgrunnlag for effektivitet*

For å måle ressursbruk i piloten har arbeidsgruppen vurdert alternative måter å gjøre dette på. Teoretisk sett kunne man tenke seg at det var mulig å sammenligne ressursbruk i pilot med ressursbruken (antall transporter og ressursbruk for disse) før piloten ble iverksatt. Dette er ikke mulig i dette arbeidet av to grunner. For det første eksisterer det ikke gode data for antall transporter før piloten startet i politidistriktene. For det andre vil antallet transporter/fremstillinger variere mye fra år til år. I denne rapporten er derfor ressursbruken i pilotperioden vurdert ut fra hva ressursbruken i de enkelte politidistriktene alternativt ville vært dersom transportoppdragene fortsatt var i politiet. I pilotperioden er det gjennomført systematiske målinger for antall og type transporter i både politidistriktene og kriminalomsorgen.

### *Sammenligningsgrunnlag for kvalitet*

Arbeidsgruppen er ikke kjent med at det er blitt gjennomført systematisk måling av kvalitet i transporten av varetektsinnsatte før piloten ble startet, det vil si da politiet hadde ansvaret for transport av varetektsinnsatte. Vi har ikke hatt mulighet til å gjennomføre målinger av kvaliteten i transport av varetektsinnsatte i politiet før piloten startet siden evalueringsarbeidet begynte samtidig med piloten. Arbeidsgruppen har definert en rekke indikatorer for kvalitet. Disse er i stor grad på linje med indikatorene som ble brukt i DNV Consulting (2005). Det finnes ikke objektive mål for disse kvalitetsindikatorene, slik at vurderingen av disse indikatorene blir gjort basert ut fra faglig skjønn.

## 2.8 Oppsummering av funn fra andre rapporter

Nedenfor er det gjort en gjennomgang av resultater fra andre evalueringer og analyser relatert til transport og fremstilling av innsatte.

### **Politidirektoratet (2002)**

Denne arbeidsgruppen ble satt ned av politidirektøren for å vurdere effektivisering av politiets fangetransporter basert på forutgående vedtak i Stortinget og ønske om privat prøvedrift av transportvirksomhet. Arbeidsgruppens anbefaling var å foreslå iverksetting av forsøksdrift i utpekte politidistrikter/regioner for utprøving av ulike modeller for koordinering og utøvelse av politiets fangetransporter. En av modellene som ble ønsket utprøvd var privat koordinering og utførelse av politiets transporter. Forslaget synes å ha vært førende for piloten i 2005, jf. DNV Consulting (2005).

### **DNV Consulting (2005)**

Denne rapporten gjennomgår resultater fra et prøveprosjekt ved blant annet bruk av privat transportør for fangetransport. Prosjektet ble utprøvd i en region bestående av Telemark, Vestfold og Nordre Buskerud politidistrikter. Prosjektet ble organisert ved at en privat transportør gjennomførte transportene og at alle bilene var lokalisert ett sted (ved Pindsle utenfor Sandefjord). Ifølge evalueringen var kvaliteten på transportene meget god. Kvaliteten ble målt ved en veid sum av indikatorene: bestilling (evne til å håndtere bestillinger), beredskap/transportomfang (evne til å utføre antall spesifiserte transporter), punktlighet, ventetid og regelmessighet. De økonomiske besparelsene synes å ha vært svært beskjedne. Beregningene er kun gjort med basis i 74 transporter over 3 arbeidsdager i august 2005. Det argumenteres for at de økonomiske besparelsene ville være større dersom ikke bilene bare var lokalisert på ett sted ettersom det gir mye tomkjøring. I evalueringen blir det argumentert for at «beregning av kostnader for kun tre dager er for lite til at årsestimat kan beregnes med rimelig sikkerhet».

### **Kriminalomsorgsdirektoratet og Politidirektoratet (2014)**

Arbeidsgrupperapporten gjorde en systematisk vurdering av sentrale virkninger av om ansvaret for transporten var i politiet eller i kriminalomsorgen. Det ble vurdert virkninger som: *organisering* (ulike indikatorer for ressursutnyttelse), *kompetanse*, *sikkerhet*, *tekniske behov og utfordringer*, *økonomiske og administrative aspekter* og *annet*. I evalueringsarbeidet har vi vurdert mange av de samme indikatorene. Det er avvik mellom denne rapportens vurderinger og vurderingene i underveisevalueringen. Arbeidsgruppen anbefaling var at ansvaret for varetektsinnsatte ble overført til kriminalomsorgen. Rapporten anbefalte imidlertid i tillegg følgende: *Vurderingen av hvorvidt det vil være økonomisk og administrativt hensiktsmessig å etablere transportbaser må avvente til evalueringen av pågående transportpilot i Kriminalomsorgen region sør foreligger.*

### 3 RESSURSBRUK I KRIMINALOMSORGEN OG POLITIET

I dette kapitlet vurderes ressursbruk i kriminalomsorgen og politiet knyttet til transport og fremstilling av varetektsinnsatte i piloten.

#### 3.1 Oppdragsmengde i kriminalomsorgen

Transporttjenesten i kriminalomsorgen overtok ansvaret for transport og fremstilling av varetektsinnsatte fra og med 19. august 2014. I henhold til samhandlingsavtalen skulle politiet da fortsatt ha ansvaret for transport og fremstilling av førstegangsfengslinger. Fra 1. februar 2015 overtok Transporttjenesten også ansvaret for førstegangsfengslinger.

Tabell 3.1 viser antall oppdrag fordelt på de ulike fremstillingstypene fra pilotens oppstart frem til og med mars 2015. Som det fremgår har det totalt sett vært gjennomført 1 616 transportoppdrag. Tabellen synliggjør ikke en markant endring i totale antall oppdrag i februar, hvor Transporttjenesten også overtok ansvar for transport og fremstilling for førstegangsfengslinger. Det ble imidlertid en markant økning i antall oppdrag i mars måned, særlig knyttet til hovedforhandlinger. Dette skyldes ifølge Transporttjenesten en omfattende sak med flere involverte personer som har vært i retten i mange dager.

**Tabell 3.1 Antall avsluttede oppdrag fordelt på type fremstilling og måned <sup>1)</sup>**

Type fremstilling	aug.	sep.	okt.	nov.	des.	jan.	feb.	mar.	Total-sum
	14	14	14	14	14	15	15	15	
<b>Annen</b>		1	1		2		5	15	24
<b>Førstegangs-fengsling</b>							32	49	81
<b>Helse</b>	5	54	44	37	40	45	38	37	300
<b>Hovedforhandling</b>	19	46	48	45	31	83	59	128	459
<b>Overføring mellom fengsel</b>	7	22	8	9	8	8	19	12	93
<b>Refengsling</b>	13	32	21	19	38	28	18	22	191
<b>Rettsmøte</b>	8	15	13	16	14	15	21	17	119
<b>Sosial utenfor avtale</b>	1	1	1		2	1	2		8
<b>(tom)</b>		22	85	92	44	62	24	9	338
<b>Totalsum</b>	53	193	223	218	180	242	218	289	1616

Kilde: Transporttjenesten

<sup>1)</sup> Førstegangsfengslinger er ført på egen linje i februar og mars 2015. Eventuelle førstegangsfengslinger foretatt av Transporttjenesten før dette er ført som «utenfor avtale».

Tabell 3.2 viser fordelingen av oppdrag for de ulike fremstillingstypene. Som det fremgår var det for perioden som helhet flest fremstillinger knyttet til hovedforhandlinger og helse, samt oppdrag som ligger utenfor samhandlingsavtalen. Transportoppdrag utenfor avtale for fengslene vil være transport av domsinnsatte, mens det for politiet vil være førstegangsfengslinger før februar 2015 samt andre oppdrag

Transporttjenesten bistår politiet med, eksempelvis transport til avhør. Andelen transportoppdrag utenfor avtale ble vesentlig redusert i februar og mars 2015. Dette skyldes trolig at Transporttjenesten da overtok ansvaret for fremstillinger for førstegangsfengslinger og at disse oppdragene derfor føres på egen linje. Ifølge månedsrapportene fra Transporttjenesten har om lag halvparten av oppdragene utenfor avtalen fra oktober til januar vært oppdrag de har tatt for politiet. Transporttjenesten har også gitt uttrykk for at det er vanskeligere å ta på seg andre oppdrag etter at de overtok ansvar for førstegangsfengslinger fordi det er mer utfordrende å planlegge disse transportene. Ifølge Transporttjenesten valgte de også å nedprioritere transport av domsinnsatte etter 1. februar fordi de var usikre på omfanget av førstegangsfengslinger. Den markante økningen av fremstillinger for hovedforhandling i mars har også tatt opp mye av kapasiteten i Transporttjenesten.

**Tabell 3.2 Andel avsluttede oppdrag i prosent fordelt på type fremstilling og måned. August 2014–mars 2015 <sup>1)</sup>**

Type fremstilling	aug. 14	sep. 14	okt. 14	nov. 14	des. 14	jan. 15	feb. 15	mar. 15	Totals um
Annen	0,0	0,5	0,5	0,0	1,1	0,0	2,3	5,2	1,5
Førstegangs- fengsling	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	14,7	17,0	5,0
Helse	9,4	28,0	19,7	17,0	22,2	18,6	17,4	12,8	18,6
Hoved- forhandling	35,9	23,8	21,5	20,6	17,2	34,3	27,1	44,3	28,4
Overføring mellom fengsel	13,2	11,4	3,6	4,1	4,4	3,3	8,7	4,2	5,8
Refengsling	24,5	16,6	9,4	8,7	21,1	11,6	8,3	7,6	11,8
Rettsmøte	15,1	7,8	5,8	7,3	7,8	6,2	9,6	5,9	7,4
Sosial	1,9	0,5	0,5	0,0	1,1	0,4	0,9	0,0	0,5
utenfor avtale	0,0	11,4	38,1	42,2	24,4	25,6	11,0	3,1	20,9
(tom)	0,0	0,0	0,9	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,2
<b>Totalsum</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Kilde: Transporttjenesten

<sup>1)</sup> Oppdrag «utenfor avtale» inneholder ikke førstegangsfremstillinger fra og med februar 2015

Tallene for februar og mars 2015, hvor Transporttjenesten har overtatt ansvaret for førstegangsfengslinger, viser at henholdsvis 15 og 17 prosent av oppdragene var knyttet til førstegangsfengslinger disse månedene.

Det er betydelige forskjeller mellom de fire transportbasene i hvor mange oppdrag de utfører, se Tabell 3.3. Det er flest oppdrag ved base Berg, mens det er færrest transporter ved base Ringerike for perioden samlet. Ringerike hadde imidlertid mange oppdrag i mars sammenlignet med månedene før.

**Tabell 3.3 Antall avsluttede oppdrag fordelt på de fire basene. August 2014–mars 2015**

Base som ivaretar oppdraget	aug.	sep.	okt.	nov.	des.	jan.	feb.	mar.	Total-sum
Berg	18	64	70	69	56	72	70	83	502
Drammen	10	51	59	54	51	66	52	74	417
Ringerike	12	32	39	46	28	49	42	75	323
Skien	13	46	54	49	43	52	52	55	364
(tom)			1		2	3	2	2	10
<b>Totalsum</b>	<b>53</b>	<b>193</b>	<b>223</b>	<b>218</b>	<b>180</b>	<b>242</b>	<b>218</b>	<b>289</b>	<b>1616</b>

Kilde: Transporttjenesten

I Tabell 3.4 fremkommer samlet tidsbruk på oppdrag. Som det fremgår tar hvert transportoppdrag i gjennomsnitt 5,3 timer. Base Berg bruker i gjennomsnitt minst tid per transport, mens Base Drammen og Ringerike i gjennomsnitt bruker nesten én time mer per transportoppdrag. Som hovedregel er det 2 mannskaper per transport. Den totale tidsbruken knyttet til mannskapsressurser må derfor multipliseres med 2, tilsvarende et gjennomsnitt på 10,6 timer per transport.

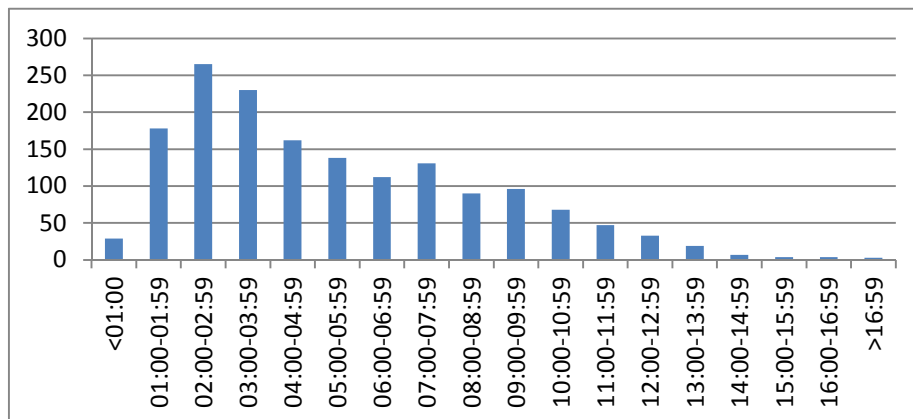
**Tabell 3.4. Samlet tidsbruk og gjennomsnittlig tidsbruk per oppdrag per base. August 2014–mars 2015**

Base som ivaretar oppdraget	Antall avsluttede oppdrag	Samlet tidsbruk	Gjennomsnittlig tidsbruk
Berg	502	2416	4,8
Drammen	417	2399	5,8
Ringerike	323	1884	5,8
Skien	364	1828	5,0
<b>Totalt</b>	<b>1616</b>	<b>8537</b>	<b>5,3</b>

Kilde: Transporttjenesten

Det er stor variasjon i hvor lang tid hvert transportoppdrag tar. Figur 3.1 viser antall oppdrag versus hvor lang tid oppdraget tar. Som det fremgår er det flest oppdrag med varighet mellom 2 og 3 timer og mellom 3 og 4 timer. Samlet sett utgjorde disse to transportlengdene 30 prosent av alle oppdragene.

**Figur 3.1 Oppdrag versus tidslengde på oppdrag. Samlet antall oppdrag august 2014–mars 2015**



Kilde: Transporttjenesten

I tillegg til de transportoppdragene som Transporttjenesten gjennomfører er det en rekke oppdrag som avbestilles/avlyses. Tabell 3.5 viser antallet avbestilte oppdrag innenfor de ulike fremstillingstypene. Tabellen viser at det er klart flest avbestillinger knyttet til refenslinger, deretter kommer helse og hovedforhandlinger. Avhengig av når avbestillingene skjer, kan det være utfordrende for Transporttjenesten å omdisponere ressursene til andre oppdrag.

**Tabell 3.5. Antall avbestilte/avlyste oppdrag fordelt på type fremstilling og måned**

Type fremstilling	aug. 14	sep. 14	okt. 14	nov. 14	des. 14	jan. 15	feb. 15	mar. 15	Total- sum
<b>Annen</b>			1					1	2
<b>Førstegangs- fengsling</b>							4	8	12
<b>Helse</b>		2	11	2	14	16	15	15	75
<b>Hovedforhandling</b>	3	2	8	20	8	11	10	6	68
<b>Overføring mellom fengsel</b>		2	1	1					4
<b>Refengsling</b>	2	12	34	24	24	16	18	18	148
<b>Rettsmøte</b>	1	1	3	2	5	4	2	3	21
<b>Sosial</b>							1		1
<b>Utenfor avtale (tom)</b>		1	5	9	14	12	7	4	52
<b>Totalsum</b>	6	20	63	60	65	59	57	55	385

Kilde: Transporttjenesten

### 3.2 Ressursbruk i kriminalomsorgen på å gjennomføre transportene

Pilotprosjektet ble bevilget 25 mill. kroner i 2014. Regnskapet viser at Kriminalomsorgen Region sør benyttet 23,87 mill. kroner, mens Kriminalomsorgsdirektoratet brukte 1 mill. kroner, det vil si totalt 24,87 mill. kroner.<sup>3</sup> Mesteparten av midlene har gått til å lønne de ansatte. Det var før prosjektet ble igangsatt besluttet at Transporttjenesten skulle ha 40 ansatte innen 31. desember 2014. Ved oppstarten av pilotprosjektet 18. august 2014 var det 31 ansatte i Transporttjenesten. Det pågikk en ny rekrutteringsrunde mot slutten av 2014, slik at man per 31. desember nådde målet om 40 ansatte. Tabell 3.6 viser en oversikt over antall ansatte ved pilotens oppstart og ved årsskiftet.

**Tabell 3.6 Antall ansatte i Transporttjenesten**

	18. august 2014	31. desember 2014
<b>Transportbetjenter Berg</b>	8	11
<b>Transportbetjenter Ringerike</b>	6	8
<b>Transportbetjenter Skien</b>	6	8
<b>Transportbetjenter Drammen</b>	8	10
<b>Leder transporttjenesten</b>	1	1
<b>Transportkoordinatorer</b>	2	2
<b>Totalt</b>	<b>31</b>	<b>40</b>

Kilde: Årsrapport for Transporttjenesten

<sup>3</sup> Jf. Årsrapport for pilotprosjektet.

I tillegg til de faste ansatte i Transporttjenesten har de tilknyttet seg noen faste vikarer som brukes ved behov.

### 3.3 Hvor mye ressurser bruker politiet til fortsatt fremstilling

Tabell 3.7. viser antall fremstillingsoppdrag registrert i politioperativt styringssystem (PO) for de fire politidistriktene som er omfattet av pilotprosjektet.<sup>4</sup>

**Tabell 3.7. Totalt antall fremstillinger i politidistriktene på ulike fremstillingskategorier. Desember 2014–mars 2015**

	des.14	jan.15	feb.15	mar.15	Totalsum
<b>Fremstilling diverse</b>	16	12	4	5	37
<b>Fremstilling lege</b>	31	24	22	23	100
<b>Fremstilling politiavhør</b>	8	10	8	7	33
<b>Fremstilling retten</b>	40	27	9	15	91
<b>Fremstilling signalering</b>					
<b>Overføring fengsel</b>	6	6	1	1	14
<b>Totalsum</b>	<b>101</b>	<b>79</b>	<b>44</b>	<b>51</b>	<b>275</b>

Kilde: Politioperativt styringssystem (PO)

Det var totalt i de fire politidistriktene registrert 275 fremstillingsoppdrag i perioden desember 2014 til mars 2015. Tallene viser at det er færre oppdrag i februar og mars, noe som kan tilskrives at Transporttjenesten fra 1. februar også overtok ansvaret for transport og fremstilling knyttet til førstegangsfengslinger. Transporttjenesten har registrert henholdsvis 32 og 49 oppdrag i forbindelse med førstegangsfengslinger i februar og mars, jf. Tabell 3.1.

Tabell 3.8 viser at det er store variasjoner mellom politidistriktene i hvor mange fremstillingsoppdrag de har hatt i perioden. Som det fremgår av tabellen har Telemark og Vestfold politidistrikt hatt flest fremstillingsoppdrag. I denne underveisevalueringen er det ikke sett på om fremstillinger i politiet er oppdrag som politiet fortsatt skal ha i henhold til samhandlingsavtalen (som transporter på kveldstid og i helgene), om det er oppdrag som Transporttjenesten ikke har klart å gjennomføre eller om politidistriktene ikke i tilstrekkelig grad har benyttet seg av Transporttjenesten.<sup>5</sup> Tabell 3.2 viser at Transporttjenesten i perioden har ivaretatt oppdrag som ligger utenfor samhandlingsavtalen tilsvarende om lag 20 prosent av deres arbeidsmengde, men med store variasjoner de enkelte månedene.

<sup>4</sup> I datauttrekket er følgende filtreringer lagt inn: Oppdragstype: vanlig/planlagt, Oppdragsstatus: avsluttet, Avslutningskode: utført.

<sup>5</sup> Dette bør sluttevalueringen se nærmere på.



**Tabell 3.8 Antall fremstillinger i politidistriktene. Desember 2014–mars 2015**

	des.14	jan.15	feb.15	mar.15	Totalsum
<b>Nordre Buskerud</b>	4	3	5	6	18
<b>Søndre Buskerud</b>	9	16	4	7	36
<b>Telemark</b>	37	38	19	11	105
<b>Vestfold</b>	51	22	16	27	116
<b>Totalsum</b>	<b>101</b>	<b>79</b>	<b>44</b>	<b>51</b>	<b>275</b>

Kilde: PO

I PO genereres aktiv tid på mannskap på et oppdrag fra ressursene blir satt på et oppdrag til ressursene er frigjort/oppdraget er avsluttet. Det er imidlertid flere oppdrag hvor det ikke er generert aktiv tid, samtidig som det for andre oppdrag som er en del av en større sak er generert aktiv tid for hele saken. Det er derfor ikke mulig på nåværende tidspunkt å bruke aktiv tid i PO for å si noe om antallet timer politiet har brukt på disse fremstillingene. Datagrunnlaget fra Transporttjenesten har imidlertid langt mer nøyaktige tidsregistreringer. Hvis vi legger til grunn den gjennomsnittlige tidsbruken fra Transporttjenesten på 5,3 timer per oppdrag, utgjør dette totalt 1 458 timer for månedene desember til mars, eller 2 915 timer hvis vi legger til grunn at det også her er 2 mannskap på hvert oppdrag.

### 3.4 Omfang på og bruk av resttid for transportbetjentene

Transporttjenesten er satt til å ivareta en spesifikk oppgave. I dette delkapitlet belyses hvor mye av den oppsatte arbeidstiden som går med til å ivareta denne oppgaven. Det er gjort beregninger knyttet til tre utvalgte måneder, november som «normaldrift»<sup>6</sup> før utvidelse, og februar og mars etter utvidelse både knyttet til personell og oppgaveomfang.

Arbeidstid er beregnet ut fra oppsatte timelister. Sykefravær, fagforeningsarbeid etc. er medregnet i timene. Timer for kontorpersonell er ikke medregnet. I perioder har enkelte medarbeidere jobbet på andre baser enn der hvor de normalt jobber, deres timer er ført på den basen de har arbeidet på i den perioden. Transporttid er beregnet ut fra Transporttjenestens egne registreringer.

<sup>6</sup> Det vises til rapport nr. 3 for Kriminalomsorgens transporttjeneste for november 2014 om at oppdragsmengden er stabil i forhold til måneden før.

**Tabell 3.9 Transporttid som andel av arbeidstid november 2014, februar og mars 2015**

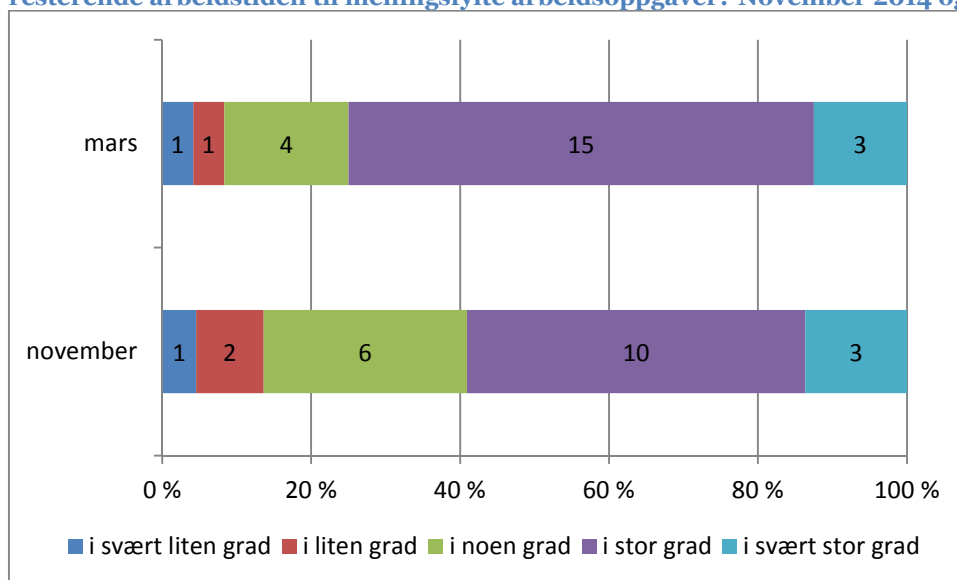
	Transporttid som andel arbeidstid		
	nov.14	feb.15	mar.15
<b>Berg</b>	0,62	0,46	0,64
<b>Drammen</b>	0,63	0,46	0,83
<b>Ringerike</b>	0,49	0,49	0,89
<b>Skien</b>	0,54	0,46	0,50
<b>Totalt for oppsatt arbeidstid</b>	0,57	0,47	0,71
<b>Totalt for total arbeidstid (inkl. overtid og vikartimer)</b>	0,46	0,45	0,67

Kilde: Egne beregninger

Beregninger for november 2014 og februar 2015 viser at om lag 45 prosent av den totale arbeidstiden for transportbetjentene ble brukt til transportoppdrag, jf. Tabell 3.9. Denne andelen økte betydelig i mars 2015 til i gjennomsnitt 67 prosent. I gjennomsnitt for disse tre månedene var andelen som ble brukt til transporttid om lag 53 prosent. Det er betydelige forskjeller mellom de ulike basene. Arbeidsgruppen har ikke grunnlag for å mene hva som vil kunne være en «normal» arbeidstidsbelastning over tid. Dette vil sluttevalueringen i større grad kunne gi svar på.

Enkelte dager er det få transportoppdrag, mens det i andre tilfeller vil oppstå en tidsperiode hvor oppdraget er fullført, arbeidsdagen ikke er slutt samtidig som det ikke er nok gjenværende arbeidstid til å starte og avslutte et nytt transportoppdrag. De elektroniske spørreundersøkelsene viser at transportbetjentene i stor grad opplever å bruke den resterende arbeidstiden til meningsfylte oppgaver, jf. Figur 3.2. Antallet øker fra november til mars. Samtidig viser figuren at enkelte av transportbetjentene ikke mener at de i tilstrekkelig grad får utnyttet den resterende arbeidstiden. På spørsmål hvordan eventuell ledig tid før, mellom eller etter transportoppdragene kan brukes på en god måte svarer respondenter fra både Transporttjenesten, kriminalomsorgen og politiet at de mener at Transporttjenesten kunne tatt på seg flere typer oppdrag, som for eksempel å bistå med elektronisk kontroll eller forkynnelser. Flere skriver også at de ønsker å benytte tiden til trening – både fysisk trening og øvelser knyttet til utførelsen av arbeidet. Videre nevnes forberedelser til kommende oppdrag og vedlikehold av biler. Bruk av ledig tid ble også tatt opp som tema i de kvalitative intervjuene. Der kommer det klart frem at ledelsen for Transporttjenesten ser viktigheten av å få en mest mulig effektiv tjeneste og et ønske om flere oppgaver. Det som blir viktig slik de ser det er at arbeidet kan gjøres når Transporttjenesten har ledig tid, og at de kan styre oppgavene ut fra egen dagsplan.

**Figur 3.2 Når du ikke er på transportoppdrag, i hvilken grad opplever du at du får brukt den resterende arbeidstiden til meningsfulle arbeidsoppgaver? November 2014 og mars 2015**



Kilde: Elektronisk spørreundersøkelse

### 3.5 Frigjøring av årsverk i politiet

Alle fremstillingene som utføres av Transporttjenesten ville blitt utført av politiet dersom piloten ikke hadde vært etablert, med unntak av de oppdrag Transporttjenesten påtar seg for fengslene (transport av domfelte) som ville blitt ivaretatt av kriminalomsorgen selv.

I Tabell 3.10 er det beregnet hvor mange årsverk som er blitt frigjort i politiet. Følgende forutsetninger er gjort:

- **Transporttid.** Som det fremgår av Tabell 3.4 utgjør Transporttjenesten tidsbruk 8 537 timer i perioden fra medio august 2014 og ut mars 2015. Fra 1. september 2014 til 31. mars 2015 er den totale transporttiden i Transporttjenesten 8 220 timer. Ifølge månedsrapportene fra Transporttjenesten er om lag halvparten av oppdragene som gjennomføres utenfor avtale for politiet og den andre halvparten er for fengslene (transport av domfelte). Den totale transporttiden Transporttjenesten har ivaretatt for politiet reduseres derfor til 7606<sup>7</sup> denne perioden (samlet 7 måneder). I tabellen er det omregnet til årseffekt og multiplisert antallet med 2 siden det som hovedregel er to ansatte per transport.
- **Administrasjon.** Det er forutsatt at politiet ville brukt 2 årsverk til administrasjon
- **Effektivitetsgevinst.** Effektivitetsgevinsten blir nærmere forklart i kapittel 3.9.

<sup>7</sup>  $8220 - (1228/2) = 7606$

**Tabell 3.10 Frigjort arbeidstid i politiet. Omregnet til årlige tall**

<b>1. Transporttid</b>	26 078
<b>2. Administrasjon</b>	2 800
<b>3. Effektivitetsgevinst</b>	720
<b>4. Sum</b>	29 598
<b>5. Normalårsverk</b>	1 400
<b>6. Antall frigjorte årsverk</b>	21,1
<b>(6= 4 / 5)</b>	

Kilde: Egne beregninger

Gitt et normalårsverk på 1 400 timer og at det til hver transport benyttes 2 transportbetjener, utgjør dette totalt sett 21,1 årsverk, som kan sies å være frigjøringen av årsverk i politidistriktene knyttet til selve transportoppdragene. Det understrekes at beregningen er basert på usikre forutsetninger. Dersom en hadde lagt til grunn at mars måned gir uttrykk for en normal ressursutnyttelse, kan frigjorte årsverk i politiet beregnes til om lag 28 årsverk. Det understrekes at denne beregningen gir uttrykk for en «teoretisk» besparelse i politiet. Det er lagt til grunn 1:1 forhold mellom nødvendig ressursbruk til transport og årsverksfrigjøring i politiet. I praksis vil det ikke være mulig å utnytte tiden fullt ut i politiet, for eksempel som følge av pausetid mellom oppdrag, kurs og opplæring, fravær for tillitsvalgtarbeid osv. Arbeidsgruppen mener imidlertid at erfaringene hittil i pilotperioden indikerer at ressursnedgangen i politiet er mindre enn ressursøkningen i kriminalomsorgen. Men det understrekes at pilotordningen utvides både med geografiske og funksjonelle utvidelser gjennom 2015, slik at dette må undersøkes nærmere i sluttevalueringen.

### **3.6 Bruk av frigjort kapasitet i politiet**

En av målsetningene med piloten er at den skal resultere i at polititjenestemenn i større grad brukes til politiets kjerneoppgaver. Hvordan piloten har påvirket politiets ressursbruk ble stilt i de kvalitative intervjuene med leder for arrest, kontaktpunktene i politiet, samt politimestrene.

De fire politidistriktene i piloten er organisert på forskjellige måter og det varierer hvorvidt det er polititjenestemenn eller arrestforvarere som har utført transportene. I Telemark og Vestfold politidistrikt er transportene gjennomført av arrestforvarere, mens i Søndre og Nordre Buskerud politidistrikt er transportene gjennomført av polititjenestemenn.

Det fremkommer av intervjuene at alle politidistriktene mener at politiressurser er direkte frigjort som en konsekvens av at Transporttjenesten har overtatt transportene eller indirekte ved at arrestforvarerne har overtatt enkelte funksjoner og dermed fristilt sivilt ansatte eller polititjenestemenn. Respondentene har ikke kunnet si nøyaktig hvilke arbeidsoppgaver polititjenestemenn nå utfører som de ikke gjorde tidligere. Flere av politidistriktene bemerker at det er opp til den enkelte leder hvordan enhetene har brukt den fristilte politiressursen. Tidligere ble eksempelvis polititjenestemenn tatt ut av tjenestelistene for å utføre transportoppdrag. Dette kunne gå utover operativ beredskap i politidistriktet hvis man for eksempel måtte bruke egen politipatrulje til dette. I noen

situasjoner kunne det dreie seg om at 1 av 2 tilgjengelige politipatruljer i politidistriktet måtte brukes til transportoppdrag.

Ettersom omfanget av antall transporter varierte påpeker flere av politidistriktene at det var vanskelig å planlegge de ulike tjenestelistene. Fremstillingene som gjaldt hovedforhandlinger og varetektsforlengelse kunne planlegges, mens fremstillinger som gjaldt førstegangsfengslinger var vanskeligere å planlegge. Politidistriktene opplever dermed at den administrative jobben er blitt enklere og at tjenesteleder i større grad kan planlegge virksomheten og få en mer effektiv tjeneste ved at de benytter sine ressurser til politifaglig arbeid. I tillegg påpekes det at det vil gi mer motiverte polititjenestemenn i det de er frigitt til å arbeide med politifaglige gjøremål.

Flere respondenter peker på at piloten har medført en endret arbeidshverdag for mange av arrestforvarerne. Arrestforvarerne har i større grad nå kun ansvaret for arresten, noe som gir en mer monoton arbeidshverdag. For enkelte politidistrikter er det en utfordring å fylle arbeidshverdagen til arrestforvarerne med meningsfylte oppgaver. Dette er blitt løst enkelte steder ved at arrestforvarerne bistår i publikumsmottaket, ved forkynnelser og restanser tilknyttet DNA-prøvetaking. Flere av respondentene stiller spørsmål ved den samfunnsøkonomiske nytten gitt at det synes som om piloten – i hvert fall på kort sikt – innebærer en situasjon med ledig kapasitet både blant arrestforvarere og transportbetjentene.

### **3.7 Utnyttelse av fengselskapasitet**

Pilotordningen vil kunne innebære en mer effektiv utnyttelse av fengselsplasser. Det skyldes at kriminalomsorgen vil ha større mulighet og incentiv til å optimalisere fengselsutnyttingen når de selv får ansvaret for transport og varetektsplass. Kriminalomsorgen har hatt og har et svært høyt fengselsbelegg. Per mars 2015 var fengselsbelegget om lag 99 prosent i fengslene i region Sør mot 97 prosent i august 2014 i samme region, ifølge tall fra Kriminalomsorgen. Siden fengslene har fullt belegg, mener respondentene i kriminalomsorgen at det i liten grad er mulighet til å påvirke fordelingen av fengselsplassene. Respondentene påpeker imidlertid at de gjennom samarbeidet med domskontoret i noen tilfeller kan få til en raskere overføring. Samlet sett mener arbeidsgruppen at endret organisering av transporter gjennom pilotprosjektet teoretisk sett kan bidra til en mer effektiv utnyttelse av fengselskapasiteten sammenlignet med situasjonen før piloten ble gjennomført, men at den reelle virkningen hittil i evalueringsperioden trolig er beskjeden.

### **3.8 Transport av domsinnsatte**

Kriminalomsorgen har tidligere hatt begrenset med kapasitet til å gjennomføre domstransporter med tilgjengelige ressurser. Et resultat av piloten er at kriminalomsorgen har fått bistand til å foreta transporter tilknyttet domsinnsatte, se Tabell 3.2 ovenfor. Dette har bidratt til mindre kostnader knyttet til avbestilling, mer fornøyde innsatte mm. Respondenter tilknyttet fengslene påpeker også at:

*Ved at Transportenheten bidrar med transporter av domsinnsatte frigjøres kapasitet slik at fengselsbetjenter kan jobbe med de innsatte i fengselet.*

*Når Transportenheten bistår fengslet med transporter tilknyttet dom gir dette store effekter for Kriminalomsorgen. En fullstendig effektivisering vil vi se dersom Transportenheten også overtar transporter av domsinnsatte.*

Arbeidsgruppen mener at etableringen av piloten har bidratt til en positiv utilsiktet effekt i form av bistand til fengslene med transport av domsinnsatte. Omregnet til årsverk kan gevinsten for Kriminalomsorgen tallfestes til grovt 1½ årsverk så langt i pilotprosjektet.<sup>8</sup>

### **3.9 Overtakelse av førstegangsfengslinger**

Transporttjenesten overtok førstegangsfengslinger fra og med 1. februar 2015, se også kapittel 3.1. Under intervjuene med Transporttjenesten fremkommer det at de ikke ser noen umiddelbare fordeler ved at kriminalomsorgen har overtatt førstegangsfengslinger. Respondentene fra Transporttjenesten er tydelige på at det var lettere å koordinere og planlegge arbeidshverdagen da de kun hadde ansvaret for transport av varetektsinnsatte. Da hadde de i større grad mulighet til å bistå fengslene opp imot transport av domsinnsatte. Etter at kriminalomsorgen har overtatt førstegangsfengslinger er arbeidshverdagen mer uforutsigbar. Disse synspunktene samsvarer med politiets erfaringer. Som en av respondentene tilknyttet arrest sier:

*Førstegangsfengslinger gjør arbeidshverdagen uforutsigbar. Hvor stort behovet er for transporter varierte fra dag til dag og vi visste ikke hvordan morgendagens omfang så ut. Ettersom omfanget varierte var det vanskelig å planlegge de ulike tjenestelistene. Fremstillingene som gjaldt hovedforhandlinger og varetektsforlengelse kunne planlegges, men fremstillinger som gjaldt førstegangsfengslinger lot seg vanskelig planlegge.*

Med førstegangsfengslinger vil Transporttjenesten mest sannsynlig oppleve at de enkelte vakter har ledig kapasitet og utfordringen blir å få fylt den ledige tiden med andre arbeidsoppgaver. Transporttjenesten påpeker at de enkelte ganger mest sannsynlig må leie inn ekstra folk for å kunne være forberedt på eventuelle førstegangsfengslinger. Dersom det da viser seg å ikke være noen førstegangsfengslinger blir det viktig at Transporttjenesten har arbeidsoppgaver som kan tas ved behov.

En ansatt fra politiet påpeker at:

*Til forskjell fra arrestforvarer og transportbetjener kan polititjenestefolk brukes til annet arbeid når det ikke er førstegangsfengslinger.*

Samlet sett vil arbeidsgruppen argumentere for at førstegangsfengslinger innebærer mer uforutsigbarhet for Transporttjenesten, som isolert sett vil innebære mer resttid for transportbetjentene. Denne resttiden er det vanskeligere å fylle med meningsfylte arbeidsoppgaver enn tilfellet var for polititjenestemenn.

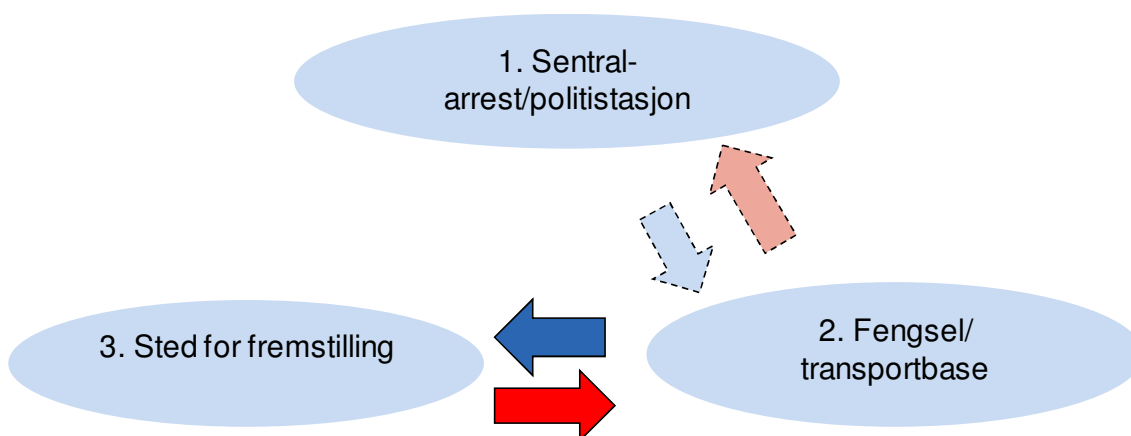
---

<sup>8</sup> Ifølge månedsrapportene fra Transporttjenesten er om lag halvparten av oppdragene som gjennomføres utenfor avtale for politiet og den andre halvparten for fengslene (transport av domfelte). I perioden august 2014 til mars 2015 var dette 614 timer, omregnet til et helt år tilsvarende 1050 timer. Gitt at det trengs 2 betjener, får vi 2 150 timer, tilsvarende om lag 1,5 årsverk.

### 3.10 Redusert tomkjøring

En forskjell før og etter piloten er at transportbehovet blir løst på en annen måte, se delkapittel 2.2 for en nærmere gjennomgang av hvordan piloten er organisert. For politiet ville de ordinære transportoppdragene (ser foreløpig bort fra førstegangsfengsling, se nedenfor) være mellom sentralarrest/politistasjon, fengsel/transportbase og sted for fremstilling (som retten, lege/tannlege e.l.). For Transporttjenesten 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. Dette er illustrert i Figur 3.3 der transport mellom sentralarrest og fengsel faller bort i piloten (all transport mellom 1 og 2).

Figur 3.3 Illustrasjon av transportbehov før og etter pilot



Det er gjort en regneillustrasjon av virkningen av at denne transporten faller bort i pilotordningen. Forutsetninger:

- Årlige transporter/fremstillinger er satt til 2193. Tallet er basert på antall transporter i de 4 politidistriktene for perioden september 2014-mars 2015, omregnet til årlige tall, se Tabell 3.1. I tillegg er det trukket fra et anslag på antall førstegangsfengslinger per år.
- Avstand mellom sentralarrest og fengsel innenfor samme politidistrikt er beregnet fra kartprogrammet Google. Det forutsettes at all transport/fremstilling av politiet før piloten skjedde fra sentralarrest og til fengsel, og dermed ikke fra annen lokal driftsenhet i politiet eller at transporten skjedde fra en politibil som var i tjeneste ute i trafikken.
- Tidsbruken er verdsatt til 675 kroner per time. Anslaget er basert på en årslønnskostnad på 945 000 kroner (inklusive overhead) og 1 400 timer i et årsverk. Beregningen av kjøretid mellom sentralarrest og fengsel i hvert enkelt politidistrikt er basert på kartprogrammet Google.
- Det forutsettes at alt transportbehov i piloten dekkes ved basestasjon i det aktuelle politidistrikt, og ikke fra basestasjoner andre steder i piloten.

- Kilometerkostnaden er satt til 4,1 kroner per kilometer, på linje med sats for kjøretidsgodtgjørelse i staten for 2015.

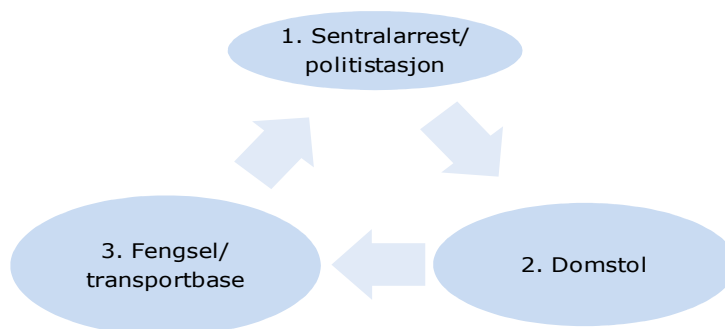
Basert på disse forutsetningene kan spart arbeidstid anslås til om lag 720 timer. Spart kilometergodtgjørelse verdsettes til om lag 0,12 mill. kroner årlig og spart arbeidstid i form av mindre kjøring kan verdsettes til i underkant av 0,5 mill. kroner årlig. Samlet sett blir besparelsen ved at det blir mindre kjøring i piloten om lag 0,6 mill. kroner årlig. De relativt moderate besparelsene skyldes kort avstand mellom sentralarrester/ politistasjoner og transportbaser. Respondentene er tydelige på at organiseringen med baser nær fengslene er med på å redusere tomkjøring til og fra et oppdrag sammenlignet med situasjonen når politiet hadde ansvaret. Beregningene kan også undervurdere de reelle besparelsene fordi det hender at personer i varetekt tilhørende et politidistrikt er innsatt i et fengsel i et annet politidistrikt. Når politiet hadde ansvaret ville politiet måtte kjøre fra ansvarlig politidistrikt, mens nå kan Transporttjenesten benytte den transportbasen som er ved det aktuelle fengselet.

Det understrekes at denne regneillustrasjonen av sparte kostnader på transport ikke nødvendigvis gir mye informasjon om hvordan gevinstene vil bli dersom pilotordningen blir utvidet til hele landet. I pilotprosjektet er det svært kort avstand mellom sentralarrest/politistasjon og transportbase. For andre deler av landet vil avstandene være mye lengre.

### Førstegangsfengslinger

Som nevnt tok Kriminalomsorgen ansvar for transport av førstegangsfengslinger i piloten fra og med 1. februar 2015. Som vist i tabell 3.2 står førstegangsfengslinger for om lag 15 prosent av alle transporter i februar og mars. Det er også vurdert hvilken effekt dette har opp mot endret kjøremønster. I Figur 3.4 er det gitt en illustrasjon av transportbehovet før og etter at Kriminalomsorgen har hatt ansvaret.

**Figur 3.4 Illustrasjon av transport ved førstegangsfengslinger**



Det er illustrert hva det normale forløpet vil være. Før piloten måtte politiet transportere varetektsinnsatte fra sentralarrest, til domstol, deretter til fengsel og så tilbake til sentralarrest. I pilot kjører Transporttjenesten fra fengsel, til sentralarrest, til domstol og



tilbake til fengsel. Grovt sett kan vi si at transportetappene er den samme, men at den starter forskjellig. En kan dermed si at det ikke er noe potensiale for mer effektive transporter etter overtagelse av førstegangsfengslinger i pilot. Det er forutsatt at det er sentralarresten i politiet som gjennomfører transport av førstegangsfengsling. Dersom det er en vanlig politipatrulje, er den i utgangspunktet klar for nye oppdrag når varetektsinnsatt er plassert i fengsel. Transporten tilbake til arrest er ikke nødvendig.

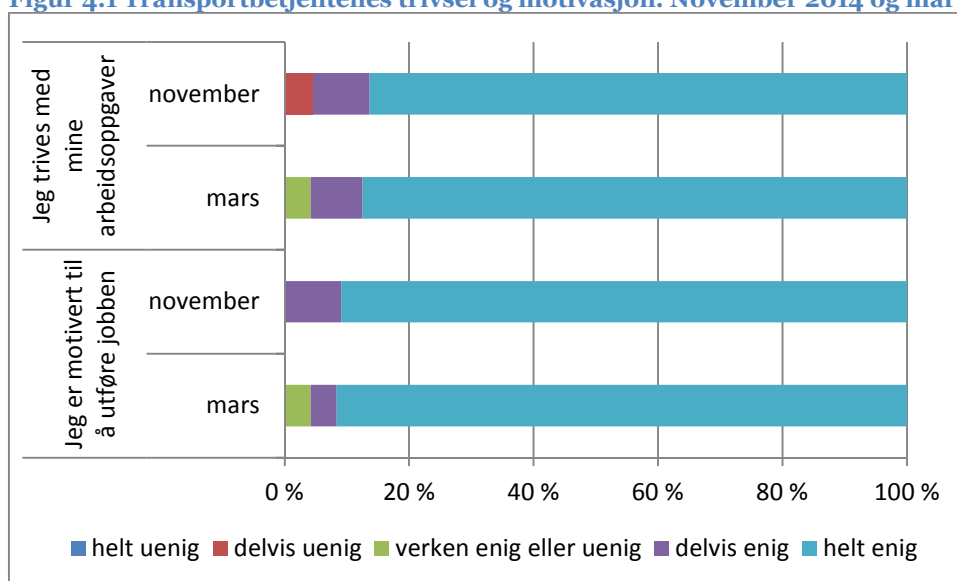
## 4 KVALITET I TRANSPORTEN AV VARETEKTSINNSATTE

I dette kapitlet ses det på ulike kvalitetsindikatorer for transporten av varetektsinnsatte.

### 4.1 Motivasjon og trivsel

Både de elektroniske spørreskjemaene og de kvalitative intervjuene viser at de ansatte i Transporttjenesten er motivert for å utføre jobben og at de i stor grad trives med sine arbeidsoppgaver, se Figur 4.1. Hele 87 prosent av respondentene svarer helt enig i at de trives med egne oppgaver i mars 2015, en svak økning fra november 2014.

Figur 4.1 Transportbetjentenes trivsel og motivasjon. November 2014 og mars 2015



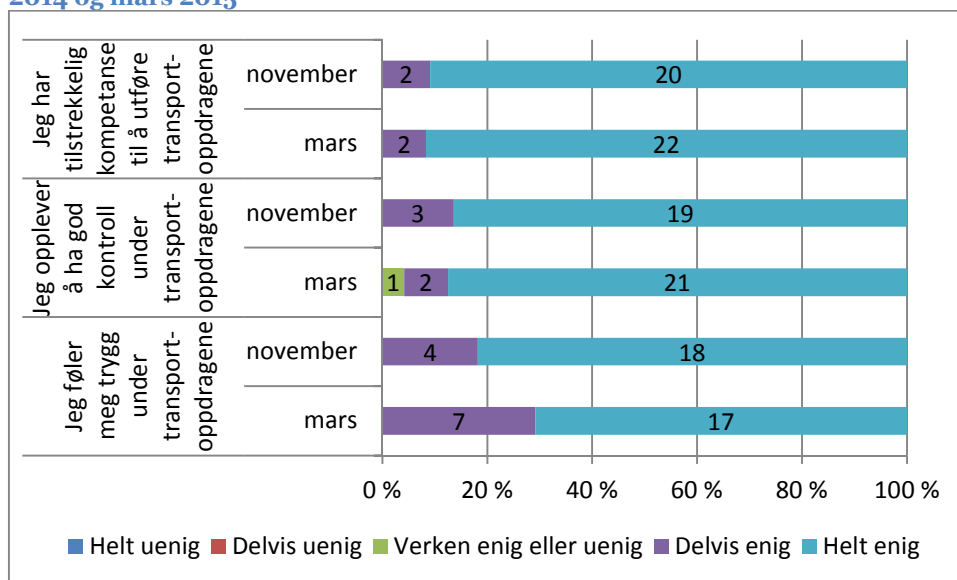
Kilde: Elektronisk spørreundersøkelse POD

I kommentarfeltet i spørreundersøkelsen bemerker flere at de er godt fornøyde med jobben sin og det Transporttjenesten har fått til på kort tid. Flere av transportbetjentene bemerker at kriminalomsorgen har få dagstillinger og at dette er en god mulighet dersom en vil unngå natte- og helgevakter. Flere påpeker imidlertid at det blir en del ledig tid.

### 4.2 Kompetanse og trygghet

Slik det fremgår av Figur 4.2 mener transportbetjentene at de har tilstrekkelig kompetanse til å utføre transportoppdragene. I mars 2015 var det hele 22 av 24 av respondentene som svarte «helt enig» på spørsmål om tilstrekkelig kompetanse til å utføre transportoppdragene. Tilsvarende høy skår var det på spørsmål om opplevelse av å ha god kontroll under transportoppdrag. Følelsen av trygghet er noe lavere jf. figuren. I mars 2015 er det 7 respondenter som svarer «delvis enig» om følelse av trygghet og 17 som er svarer «helt enig».

Figur 4.2 Transportbetjentenes vurdering av kompetanse, kontroll og trygghet. November 2014 og mars 2015



Kilde: Elektronisk spørreundersøkelse POD

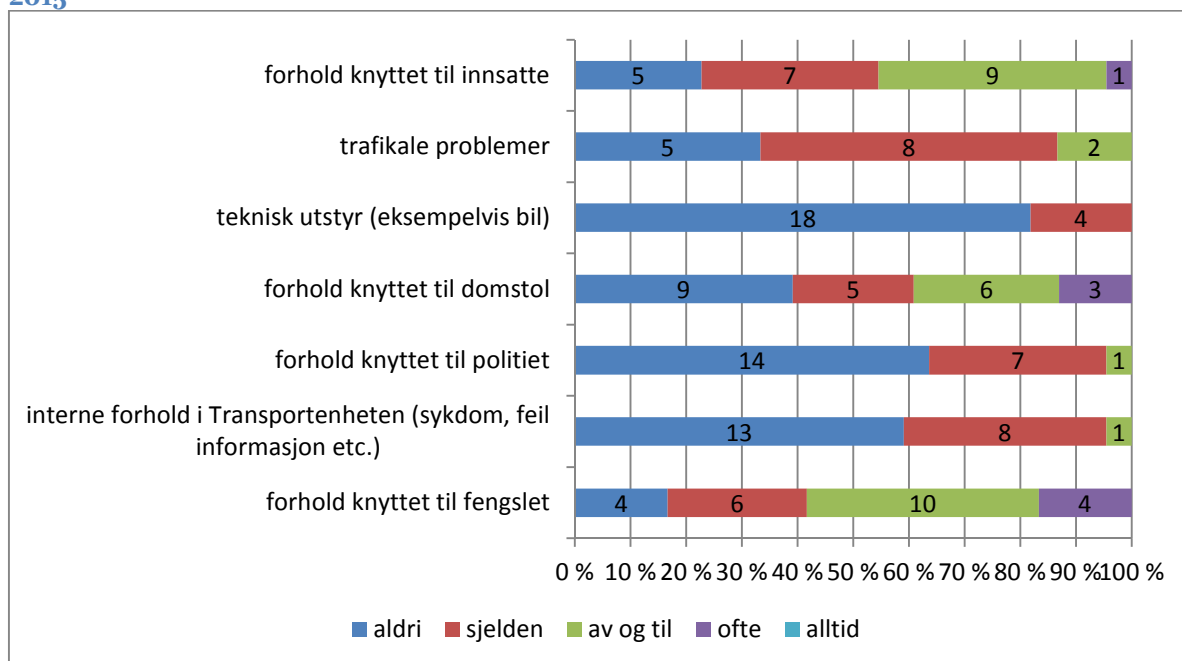
### 4.3 Punktlighet i transportoppdrag

Arbeidsgruppen har ikke forsøkt å kvantifisere omfanget på forsinkelser i transportoppdrag. I de kvalitative intervjuene hevder respondenter at transporter gjennom Transporttjenesten er raskere og mindre forsinket, noe som medfører at de andre aktørene som sykehus, Tingretten o.l. slipper å vente på fengselstransportene, sammenlignet med når politiet hadde ansvaret. Tidligere var det for eksempel en del avbestillinger av oppmøte til Tingretten av varetektsfanger/domsinnsatte.

Vi har spurt respondenter om deres vurdering av årsak til forsinkelser. Ut fra svar på de elektroniske spørreundersøkelsene er det sjelden forhold med tekniske utfordringer, politi eller Transporttjenesten selv som er årsaken til forsinkelser, se Figur 4.3. Årsaken til forsinkelsene er i større grad knyttet til forhold ved innsatte og forhold i fengsel, samt forhold knyttet til domstolene. Som det fremgår svarer 14 av 24 av respondentene at forhold i fengsel *ofte* eller *av og til* er årsak til forsinkelser.

Fengslene har forskjellige løsninger bygningsmessig og har ulike morgenrutiner. Det vil derfor være forskjellige tiltak som kan iverksettes på de ulike fengslene for å forhindre forsinkelser. Arbeidsgruppen er kjent med at en rekke forhold skal være justert etter at den elektroniske undersøkelsen ble gjennomført, og senere evalueringer vil kunne avdekke om dette har bidratt til færre forsinkelser som følge av forhold i fengslene.

**Figur 4.3 Transportbetjentenes vurdering av årsaker til forsinkelser siste 14 dager. Mars 2015**



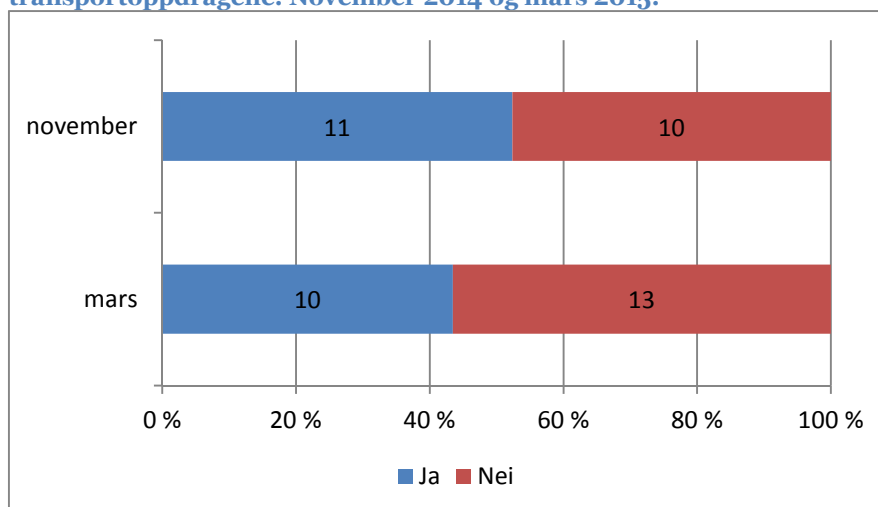
Kilde: Elektronisk spørreundersøkelse POD

Ut fra arbeidsgruppens erfaring fra intervjuer og spørreundersøkelser synes punktligheten å være tilfredsstillende. Enkelte av respondentene gir uttrykk for at punktligheten har blitt bedret etter at Kriminalomsorgen har tatt over transportoppdrag

#### 4.4 Nødvendig utstyr for å gjennomføre transportene

I de elektroniske spørreundersøkelsene fremkommer det at om lag halvparten av transportbetjentene mener at de ikke har nødvendig utstyr til rådighet under transportoppdragene, jf. Figur 4.4. Det var en svak økning i antallet betjenter som mener at utstyr mangler fra november 2014 til mars 2015.

**Figur 4.4 Transportbetjentenes vurdering av om de har nødvendig utstyr for å gjennomføre transportoppdragene. November 2014 og mars 2015.**



Kilde: Elektronisk spørreundersøkelse POD

I åpne svar i den elektroniske spørreundersøkelsen om hvilket utstyr som mangler nevner flere respondenter bedre sambandsutstyr. I tillegg nevnes spyttmasker, tilpasset vest, skjold og hvite smittedrakter. Respondentene ønsker vester som er tilpasset den enkelte og at vestene skal være en del av det daglige arbeidsantrekket. Arbeidsgruppen er kjent med at de tilpassede vestene ble levert i mars 2015. Spørsmålet om nødvendig utstyr er også stilt til leder for Transporttjenesten og transportkoordinatorene. Lederne tror at bedre samband vil gi transportbetjentene økt trygghet, men argumenterer for at behovet ikke er så stort. Det meste av kommunikasjonen vil mest sannsynlig fortsatt være via mobiltelefon, men med samband kan flere nås samtidig og i tillegg vil det være en trygghet for transportbetjentene. Opp mot det andre utstyret som etterspørres i den elektroniske spørreundersøkelsen mener ledelsen for Transporttjenesten at det er mye som kan være nyttig å ha, men når de får på plass tilpassede vester og samband anser de ikke at de andre utstyrsønskene er av essensiell karakter. Arbeidsgruppen er kjent med at kriminalomsorgen arbeider med å få plass annet samband enn mobiltelefon og at deler av utstyret allerede var på plass fra mars 2015, men at det fortsatt gjenstår noen avklaringer knyttet til funksjonalitet.

I de elektroniske spørreundersøkelsene fremkommer det videre at Transporttjenesten alltid eller ofte bruker håndjern under transport, mens øvrige hjelpemidler som transportbetjentene har tilgjengelig – transportjern/body cuff, pepperspray og batong – er sjelden eller aldri benyttet. I de kvalitative intervjuene med ansatte i kriminalomsorgen blir det understreket at bruken av håndjern reguleres av den enkelte transportbetjent individuelle vurdering. Denne vurderingen vil baseres på transportbetjentenes kjennskap til den innsatte, risikovurderingen og dokumentasjon i Kompis.<sup>9</sup> Bruk av håndjern er i kriminalomsorgen regulert av Straffegjennomføringsloven § 38 med tilhørende forskrift og retningslinjer. Denne instruksjonen påpeker viktigheten av å gjøre en individuell vurdering slik at kriteriene for bruk av håndjern er ivarettatt. I transport av innsatte er det derfor essensielt at det blir foretatt en individuell vurdering. Loven stiller krav om at kriminalomsorgen bare bruker tvangsmidler dersom forholdene gjør det strengt nødvendig, og mindre inngripende tiltak forges har vært forsøkt eller åpenbart vil være utilstrekkelig. Etersom Transporttjenesten åpner opp for at den enkelte transportbetjent skal gjøre en individuell vurdering tilknyttet bruken av håndjern anses det at bruken av håndjern håndteres i henhold til lovverket.

#### **4.5 Sikkerhet under transport**

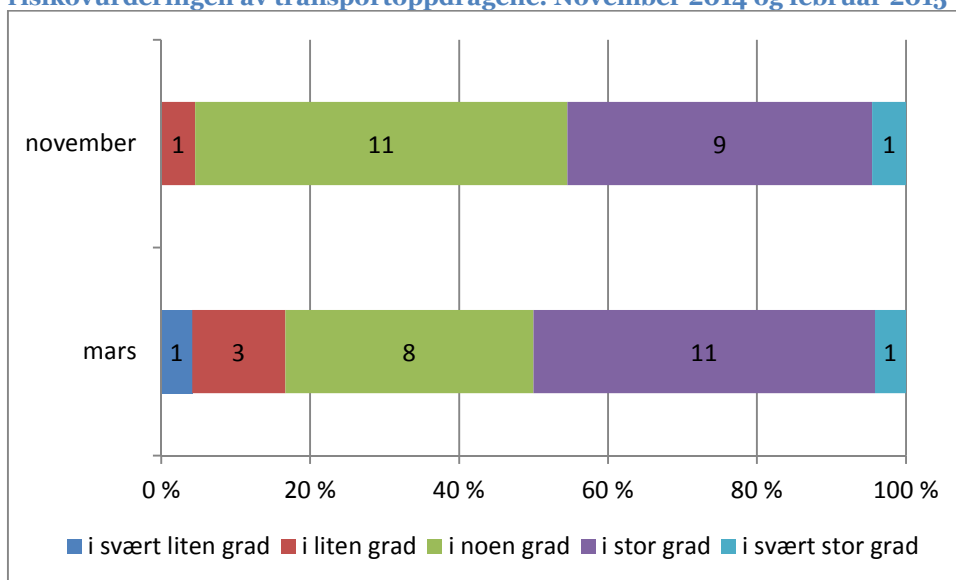
Det er Transporttjenesten som har ansvar for risikovurderingen som skal utfylles i forbindelse med hvert transportoppdrag. I bestillingsordren som sendes Transporttjenesten skal politiet, eventuelt fengslene, oppgi relevant informasjon for Transporttjenesten til å utarbeide risikovurderingen. Bestillingsordren fylles ut på et eget papirskjema og sendes per epost til Transportenheten. Transportenheten kan så gjøre en egen ytterligere vurdering av risiko, for eksempel dersom kriminalomsorgen har egne opplysninger om den varetektsinnsatte.

Om lag halvparten av respondentene svarer i «stor» eller «svært stor grad» på om de stoler på informasjonen i risikovurderingen, jf. Figur 4.5. Denne andelen har økt svakt siden november 2014.

---

<sup>9</sup> Kompis er kriminalomsorgens saksbehandlings- og registreringssystem.

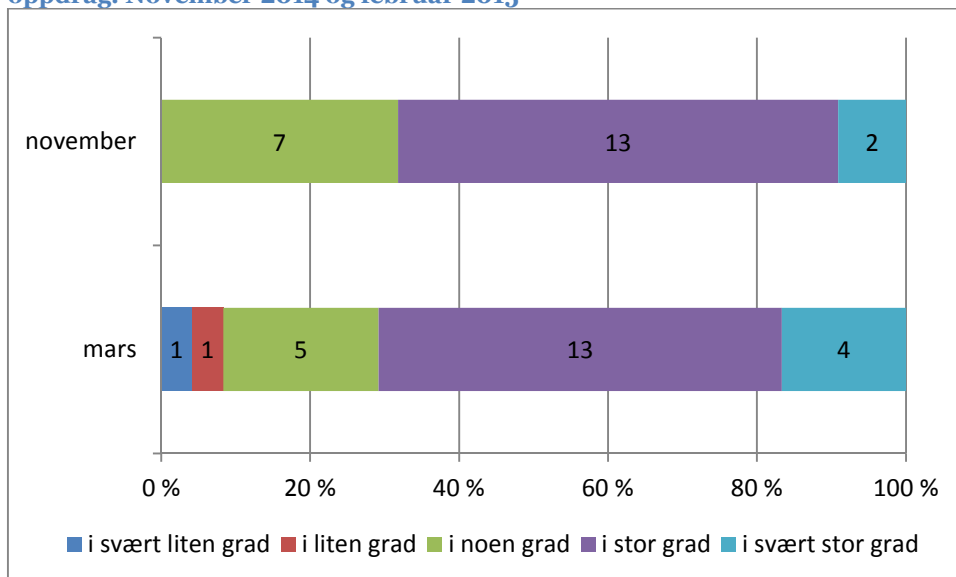
**Figur 4.5 Transportbetjentenes tillit til informasjonen som fremkommer i risikovurderingen av transportoppdragene. November 2014 og februar 2015**



Kilde: Elektronisk spørreundersøkelse POD

Som det fremkommer av Figur 4.6 er respondentene noe mer positive på spørsmål i hvilken grad risikovurderingen stemte med egen vurdering etter endt transportoppdrag.

**Figur 4.6 Transportbetjentenes vurdering av i hvilken grad de opplever at risikovurderingen av transportoppdragene stemte med egne vurderinger etter avsluttet oppdrag. November 2014 og februar 2015**



Kilde: Elektronisk spørreundersøkelse POD

Respondenter fra kriminalomsorgen, både i form av tilbakemeldinger i de elektroniske spørreundersøkelsene og de kvalitative intervjuene, påpeker at det foreligger et forbedringspotensial i risikovurderingen fra politiets side. I kommentarfeltet om risikovurderingen i den elektroniske spørreundersøkelsen fremkommer det for eksempel at det har vært tilfeller hvor risikovurderingen er vurdert ikke å medføre riktighet når det gjelder rømmingsfare. At risikovurderingen kommer kort tid før transporten, at det er

skrivefeil på transportordren og begrenset tilgang til egen innhenting av informasjon nevnes også som årsaker til skepsisen til risikovurderingene. Kriminalomsorgen selv har ofte lite bakgrunnsinformasjon om den varetektsinnsatte, noe som kan medføre utfordringer knyttet til å angi korrekt risikonivå. Dette gjelder spesielt første-gangsfengslinger. En mangelfull risikovurdering kan få store konsekvenser for sikkerheten for både innsatte og ansatte.

Intervjuobjektene fra politiet er enige i utfordringene som Transporttjenesten peker på når det gjelder mangelfulle risikovurderinger. I flere av politidistriktene er det laget retningslinjer på hvem som skal fylle ut den nødvendige informasjonen. Respondenter fra politidistriktene er enige i at det er uheldig at risikovurderingen er juristenes ansvarsområde. Dette har medført at flere av politidistriktene har koblet inn andre fagpersoner til å bistå i risikovurderingen. En av respondentene fra politiet påpeker:

*Juristene er ukomfortable med risikovurderingen. De skriver ofte «lav risiko» og her har politiet et stort ansvar. Politiet har opplysninger og det må fremkomme korrekt informasjon.*

Videre påpeker respondenten:

*Mannskapene, uavhengig av om det er Transportenheten eller politiet, skal føle seg trygge på at informasjonen er tilstrekkelig og korrekt. Viktig at vi kan få risikovurderingen til å bli mest mulig korrekt, pålitelig og at transportbetjentene er trygge på at den blir nedtegnet på best mulig måte. Politiet har ansvaret for å sette de riktige forutsetningene.*

Arbeidsgruppen er kjent med at kriminalomsorgen er i ferd med å anskaffe et elektronisk bestillingsskjema for transport, som skal fylles ut på nett. Denne løsningen skal etter planen være på plass i juni 2015. Det er et mål at det elektroniske skjemaet skal bidra til å sikre en mer utfyllende risikovurdering.

Med tanke på sikkerhet påpeker flere av respondentene fra kriminalomsorgen at det er en stor fordel at mange av transportbetjentene har fengselsbetjentutdanning, se også drøfting i delkapittel 4.8. Det påpekes at dette medfører at de kjenner rutiner samtidig som de er vant til å håndtere tilsvarende situasjoner.

I den første av de elektroniske spørreundersøkelsene kommenterer flere at parkering utgjør en sikkerhetsutfordring. Det skyldes at Transporttjenestens biler ikke har de nødvendige parkeringsoblater. Dette medfører blant annet at transportbetjentene ofte må gå over lengre avstander sammen med den innsatte som skal fremstilles, med de praktiske og sikkerhetsmessige ulemper det medfører. I intervjuene med transportleder og transportkoordinatorene blir det imidlertid argumentert for at dette var en større utfordring tidligere i pilotperioden. Det skyldes at transportbetjentene nå er kjent i de ulike områdene og dermed vet hvor de lettest kan parkere, at samarbeidspartnerne nå kjenner bilene, samt at det er blitt laget «parkeringslapper» som transportbetjentene kan bruke ved behov.

Samlet sett vil arbeidsgruppen argumentere for at det synes som at det er forbedringspotensial knyttet til å få en mer fullstendig og dekkende risikovurdering. Dette synes spesielt relevant i lys av at det ikke er etablert fullgode sambandsløsninger i bilene som

transporttjenesten benytter. Det legges til grunn at sikkerhet blir nærmere vurdert i sluttevalueringen av pilotperioden.

#### **4.6 Samarbeid mellom Transporttjenesten og fengslene**

Gjennom de kvalitative intervjuene med kontaktpunktene i fengslene, transportkoordinatorene og prosjektleder fremkommer det at de er samstemte i at samarbeidet fungerer godt. Samarbeidet preges av god dialog og struktur. Kontaktpunktene i fengslene peker også på at Transporttjenesten har mer ro og bedre tid til informasjonsutveksling enn hva som var tilfellet når politiet hadde ansvaret. Respondentene påpeker også at en spesialisert enhet vil utføre en faglig bedre oppgave enn en tilfeldig polititjenestemann som blir beordret til å gjennomføre transporter. Flere av respondentene påpeker at en viktig effekt av Transporttjenesten er at det er lettere å forholde seg til én enhet:

*Jeg opplever at Transportenheten har mer struktur og mer kontroll. Ting er blitt lettere. Det er færre parter å forholde seg til, mer oversiktlig og mer struktur. Nå går det på skinner og dialogen er god.*

*Det er en fordel at de er lokalisert tett på fengselet. Det gir de en nærhet både for å holde kontakten, ha en tett dialog og har kort vei til oppdraget.*

I intervjuene fremkommer det også et ønske om bedre rutiner for hvordan man skal videreformidle informasjonen som fremkommer etter et fengslingsmøte eller i overlappingen mellom fengselsbetjent og transportbetjentene. Hvordan informasjonen videreformidles i dag er tilfeldig og litt avhengig av den enkelte enhet. Noen enheter nedtegner informasjonen i en journal, mens andre gjør denne informasjonsoverføringen kun muntlig. Arbeidsgruppen er kjent med at det er blitt utarbeidet rutiner for overlapping mellom transportbetjent og fengselsbetjent.

I de kvalitative intervjuene påpeker flere av respondentene fra kriminalomsorgen viktigheten av å ha et møtepunkt hvor det er mulig å diskutere ting som berører transportene. Et slikt fora er nå etablert tilknyttet alle fengslene. Møtepunktet er mellom fengselsleder, kontaktpunkt i fengselet, prosjektleder og basekontakten.

#### **4.7 Samarbeidet mellom Transporttjenesten og politi**

Flere av intervjuobjektene fra politiet uttrykker at Transporttjenesten yter god service, er punktlig og har god kvalitet i det arbeidet som utføres. I intervjuene med Transporttjenesten påpekes det at samarbeidet fungerer best i politidistriktene som har etablert et fungerende kontaktpunkt i politidistriktet. Ett slikt kontaktpunkt sikrer god og tydelig informasjon mellom politi og transporttjenesten og bidrar til transportene utnyttes best mulig. På intervjuene bekrefter politidistriktene at det er opprettet et formelt kontaktpunkt i politidistriktene, men det synes ikke som dette er blitt operasjonalisert tilstrekkelig ettersom det i enkelte intervjuer avdekkes at det er uklart for personen som innehar funksjonen at dette er personens ansvarsområde. Hvor godt bestillingsprosessen fungerer, varierer mellom de ulike politidistriktene. Transporttjenesten har daglig kommunikasjon med enkelte politidistrikter, mens mer sporadisk kontakt med andre:



*Transportenheten har for eksempel god kontakt med arresten i Tønsberg noe som gjør det lettere å få bistand. Den gode daglige dialogen medfører at de vet hva vi gjør og vi kan sammen koordinere transportene. Vi tenker at denne kontakten gjør at vi blir mer effektive og får utnyttet transportene best mulig.*

Respondentene fra kriminalomsorgen oppgir at bestillingsskjemaet bærer preg av at de som fyller ut skjemaet i politiet har lite informasjon å meddele. Flere poengterer viktigheten av at informasjonen er korrekt og informativ. Det gjelder særlig risikovurderingen, jf. delkapittel 4.5.

#### **4.8 Rekruttering av fengselsbetjenter til Transporttjenesten**

Per mars 2015 er Transporttjenesten bemannet med om lag 75 prosent tidligere fengselsbetjenter. Det er både fordeler og ulemper med at kriminalomsorgen benytter tidligere fengselsbetjenter som alternativt kunne arbeidet i fengslene. På den ene siden gir transportordningen arbeidsforhold som kan være attraktive for en del ansatte i kriminalomsorgen siden ordningen i mindre grad innebærer skifttjeneste, mindre belastninger i form av stress/uro mm. Det skapes et jobbtilbud for fengselsbetjenter som ikke har vært der tidligere. Kriminalomsorgen kan derfor bli en mer attraktiv etat å arbeide i. På lengre sikt, gitt at fengselsutdanning og -erfaring er naturlig rekrutteringsvei for transportbetjenter, må Kriminalomsorgen sørge for utdanning av flere fengselsbetjenter. Flere respondenter uttrykker videre at det er en fordel at de er kjent i fengselet, at de kjenner til de bygningsmessige forholdene og generelt er kjent med fengselssystemet. På den annen side kan man argumentere for at piloten tapper kriminalomsorgen for fengselsbetjenter som det er behov for i fengslene. Det varierer blant respondentene hvorvidt de opplever at deres respektive fengsel blir mer sårbare etter å ha mistet ansatte til Transporttjenesten. En av respondentene bemerket dette:

*Når det i tillegg er en policy at kriminalomsorgen skal benytte seg av faglærte vikarer, medfører dette at vikarpoolen ble mindre og at det dermed var færre å velge mellom til de andre vaktene.*

Det pekes også på at det har vært en utfordring at transportbetjentene skulle gjennomføre transporter til samme enhet som de tidligere arbeidet som fengselsbetjent. En av respondentene belyser dette ved å bemerke at det kreves en bevissthet både fra fengselets og transportbetjentens side:

*Det kan være en utfordring å være bevisst sin nye rolle. Det krever en bevissthet både for fengselet, tidligere kollegaer og fra transportbetjenten. Et eksempel er at det kan være lett å gi ut nøkler til en transportbetjent man kjenner og som tidligere har jobbet i fengslet.*

Respondentene påpeker at utfordringene med rolleklarhet er blitt mindre etter hvert i pilotperioden. Samlet sett vil arbeidsgruppen argumentere for at pilotordningen ut fra personalmessige hensyn er positiv for kriminalomsorgen.

## 5 LÆRINGSPUNKTER

---

I dette kapitlet fremmes læringspunkter, i hovedsak hentet fra dybdeintervjuer med respondenter og fra funn i de elektroniske spørreundersøkelsene. Arbeidsgruppen har ikke gjort en prioritering av forslagene.

1. Vurdere om Transporttjenesten bør få utvidet funksjonelt og/eller geografisk ansvar for transport, slik at tilgjengelig kapasitet i større grad kan benyttes.
2. Vurdere om transportbetjentene kan få flere arbeidsoppgaver som kan utføres ved ledig kapasitet. Dette kan for eksempel være å bistå med forkynnelser, elektronisk kontroll eller prøvetaking DNA. For politiet blir det viktig at de har oppgaver som kan fylle arbeidsdagene til arrestforvarerne og at disse oppgavene avlaster polititjenestemenn eller sivilt ansatte.
3. Vurdere behov for mer opplæring, trening og øvelse for transportbetjenter, som for eksempel regelmessig trening i arrestasjonsteknikk.
4. Vurdere tiltak som kan gjøre informasjonen i risikovurderingen til politiet mer utfyllende.
5. Vurdere om ansatte i transportbetjentpiloten bør bære uniform uten fengselslogo.
6. Vurdere om, og eventuelt, hvordan utfordringene med parkering kan løses bedre enn i dag. Et forslag ville være at transportkjøretøy i varetektstjeneste gis lik status som politiets sivile tjenestebiler i aktiv tjeneste.
7. Informere Transporttjenesten om hvem som er kontaktpunkt i de ulike politidistriktene slik at forespørsler mellom Transporttjenesten og det enkelte politidistrikt håndteres på en mest mulig effektiv måte.

## 6 REFERANSER

---

DNV Consulting (2005). Evaluering av «Transportprosjektet». Rapport til Politidirektoratet. Rapport nr.: 2005-1445. Rev 0, 21. november 2005.

Kriminalomsorgsdirektoratet og Politidirektoratet (2014). Transport og fremstilling av varetektsinnsatte. Rapport. 1. oktober 2014.

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

Politidirektoratet (2002). Transportprosjektet – gjennomgang og forslag til effektiviseringstiltak av politiets fangetransporter. November 2002.

Volden, Gro Holst og Samset, Knut (2013). Ettorevaluering av statlige investeringsprosjekter. Konklusjoner, erfaringer og råd basert på pilotevaluering av fire prosjekter, Concept rapport nr. 30.

## **7 VEDLEGG: SAMHANDLINGSAVTALE**

---

### **SAMHANDLINGSAVTALE MELLOM POLITIDIREKTORATET OG KRIMINALOMSORGSДИРЕКТОРАТЕТ**

-

#### **TRANSPORT OG FREMSTILLING AV VARETEKTSINNSATTE**

##### **1 Bakgrunn**

I NOU 2013:9 "Ett politi – rustet til å møte fremtidens utfordringer", anbefaler Politianalyseutvalget at politiet avlastes for oppgaver som kan utføres av andre og som ikke er direkte knyttet til politiets mål og ansvar eller som direkte understøtter disse. Dette slik at politiet får frigjort ressurser til sine kjerneoppgaver. I forlengelsen av dette, har utvalget anbefalt at det utredes om kriminalomsorgen kan overta oppgaven med transport og fremstilling av varetektsinnsatte.

Justis- og beredskapsdepartementet har besluttet at Politidirektoratet og Kriminalomsorgsdirktoratet i fellesskap nedsetter en arbeidsgruppe for å utrede spørsmålet.

Parallelt med dette har departementet, i samråd med direktørene i Politidirektoratet og Kriminalomsorgsdirktoratet, besluttet at kriminalomsorgen som et pilotprosjekt, skal overta gjennomføringen av transport og fremstilling av varetektsinnsatte for politidistriktene Vestfold, Telemark, Nordre Buskerud og Søndre Buskerud (heretter omtalt som pilotområdet). Prosjektet har politisk fastlagte rammer, både hva gjelder antall ansatte og økonomi, som vil påvirke prosjektets kapasitet.

Kriminalomsorgen overtar ansvaret for transport og fremstilling fra politiet 20. august 2014. Prøveprosjektet har varighet til 31. desember 2015.

##### **2 Formål**

Avtalens formål er å tilrettelegge for et godt samarbeid mellom politiet og kriminalomsorgen, slik at det tilrettelegges for en ressurseffektiv og sikkerhetsmessig forsvarlig gjennomføring av pilotprosjektet.

##### **3 Virkeområde**

Avtalen gjelder for transport og fremstilling av varetektsinnsatte som sitter fengslet i saker tilhørende politidistriktene i pilotområdet, med de begrensninger som følger av Retningslinjer for samhandling og gjennomføring, jf. vedlegg 1. Nærværende samhandlingsavtale utfylles og suppleres av nevnte retningslinjer.

##### **4 Kriminalomsorgens transporttjeneste**

I forbindelse med pilotprosjektet opprettes Kriminalomsorgens transporttjeneste (heretter omtalt som KTT). Transporttjenesten består av en leder, transportkoordinator(er) og transportbetjener.

Transportbetjener ansatt i KTT vil inneha begrenset politimyndighet, og være utstyrt med teleskopbatong og pepperspray.

KTTs administrasjon er bemannet på hverdager fra kl. 08.00 – 15.45 i perioden 15. september – 14. mai og fra kl. 08.00 – 15.00 i perioden fra 15. mai – 14. september. Transportbetjentene arbeider for tiden i en arbeidsplan hvor de ordinært bemanner transportbasene fra kl. 07.00 – 18.00 på hverdager (ordinær bemanningstid). Følgelig er transportbasene ikke bemannet i helger og på høytidsdager.

Av hensyn til at overføring av transportansvaret fra politiet til kriminalomsorgen er et pilotprosjekt, med faste økonomiske rammer, kan KTT ikke døgnbemannes. Av samme årsak vil bemanningstiden være under løpende evaluering, og kan endres når man får bedre oversikt over transportomfanget.

## **5 Utførelse – kapasitet**

### **5.1 Generelt**

Transportbetjentene er stedsplassert på fire baser i de ovennevnte politidistrikter, for tiden slik:

- Base Berg: 8 transportbetjenter
- Base Skien: 6 transportbetjenter
- Base Ringerike: 6 transportbetjenter
- Base Drammen: 8 transportbetjenter

Transportbetjentene vil imidlertid etter behov disponeres for fremstillinger i hele pilotområdet.

KTT vil ha primæransvar for fremstillinger som finner sted innenfor ordinær bemanningstid (07.00 – 18.00), herunder i de tilfellene hvor selve transporten må påstartes før – eller avsluttes etter ordinær bemanningstid.

### **5.2 Kapasitet - bistandsplikt**

Pilotprosjektets rammer vil kunne påvirke KTTs kapasitet. Dersom KTTs kapasitet er uttømt for en kortere eller lengre periode som følge av oppdrag bestilt av politiet, vil politidistriktene i pilotområdet selv måtte gjennomføre transport- og fremstillingsoppdrag knyttet til egne varetektsinnsatte.

Den avtalepart som gjennomfører oppdraget, bærer selv kostnadene forbundet med dette.

Ovennevnte bistandsplikt, samt prioritering av oppdrag, er regulert i vedlegg 1; Retningslinjer for samhandling og gjennomføring, punkt 3.

### **5.3 Oppdrag utover ordinær bemanningstid**

KTT skal som hovedregel også utføre fremstillinger i de tilfeller der det er nødvendig at transporten må påstartes og/eller avsluttes utenfor ordinær bemanningstid, forutsatt at fremstillingen som sådan skal finne sted innenfor ordinær arbeidstid. KTT er i slike tilfeller ansvarlig for kostnadene ved overtidsarbeid.

Ved ledig kapasitet utføres akutte fremstillinger til lege og/eller sykehus av KTT innenfor ordinær bemanningstid, og ved behov frem til midnatt samme dag som fremstillingen ble påstartet. Frem til midnatt kompenseres overtidsarbeid av KTT. Etter midnatt samme dag som fremstillingen ble påstartet, overtar politiet både gjennomføringsansvaret og det økonomiske ansvaret. Ved varighet utover tjenestens start dagen etter skal det vurderes om det er hensiktsmessig at transporttjenesten overtar oppdraget.

## **6 Avtalens varighet. Revisjonsadgang**

Avtalen løper parallelt med prøveprosjektet, og opphører samtidig som prøveprosjektet avsluttes; 31.12.2015.

Innenfor prøveprosjektets fastsatte rammer, kan avtalen revideres etter anmodning fra en avtalepart med en måneders varsel.

## **7 Vedlegg**

1. Retningslinjer for samhandling og gjennomføring
2. Skjema for bestilling av transport og fremstilling
3. Transportordre

# RETNINGSLINJER FOR SAMHANDLING OG GJENNOMFØRING

-

## TRANSPORT OG FREMSTILLING AV VARETEKTSINNSATTE

### 1 Generelt

Samhandlingsavtale inngått mellom Politidirektoratet og Kriminalomsorgsdirektoratet (heretter omtalt som Samhandlingsavtalen), utfylles og suppleres av nærværende retningslinjer (heretter omtalt som Retningslinjene).

Retningslinjene regulerer partenes rettigheter og plikter ved gjennomføring av transporter og fremstillinger av varetektsinnsatte som sitter fengslet i saker tilhørende de nevnte politidistriktene (heretter omtalt som pilotområdet).

### 2 Virkeområde og oppdragstyper

Retningslinjene gjelder transport- og fremstilling av varetektsinnsatte om sitter fengslet i saker tilhørende politidistriktene i pilotområdet.

Samhandlingsavtalen og Retningslinjene omfatter ikke

- transport og fremstilling i forbindelse med første fengslingsmøte. Dersom siktede ikke transporteres til fengsel umiddelbart etter fengslingsmøtet, har politiet også ansvar for transport fra politiarrest til fengsel på et senere tidspunkt. Dersom det er kapasitet kan KTT gjennomføre transport etter fengslingsmøtet.
- transport og fremstilling i forbindelse med politiavhør. Dersom det er kapasitet kan KTT gjennomføre oppdrag.
- fremstillinger av helsemessig art etter midnatt samme dag som fremstillingen ble påbegynt

Kriminalomsorgens transporttjeneste (heretter KTT) prioriterer oppdragene i den rekkefølge som er angitt nedenfor, med mindre annet er særskilt avtalt mellom KTT og det enkelte politidistrikt i forbindelse med en konkret fremstilling:

- hovedforhandlinger/ ankeforhandlinger
- fengslingsforlengelser
- vitnefremstillinger
- helserelaterte fremstillinger
- overføringer mellom fengsel
- andre fremstillinger innenfor Samhandlingsavtalens virkeområde

### 3 Bistandsplikt

KTT skal, så langt kapasiteten tillater det, gjennomføre oppdrag innenfor Samhandlingsavtalens virkeområde som bestilles av politiet. Pilotprosjektet gjennomføres imidlertid under politisk besluttede rammer, som vil kunne påvirke transporttjenestens kapasitet.

Dersom KTT har uttømt sin kapasitet for en kortere eller lengre periode som følge av oppdrag bestilt av politiet, og dermed ikke har tilgjengelig mannskap til å gjennomføre innmeldte oppdrag, informeres bestiller om dette og overtar oppdraget.

For å sikre en god oppnåelse av pilotprosjektets effektmål om å frigi politiresurser, skal det ved behov for overføring av oppdrag til politiet legges til rette for at de oppdrag som overføres er av så kort varighet som mulig. Samtidig skal politiet – som et ledd i å samhandle om en effektiv drift av KTT - så langt det lar seg gjøre, varsle KTT om aksjoner, hovedforhandlinger eller lignende som antas å ville medføre et økt kapasitetsbehov ved transporttjenesten.

Politiet plikter å bistå KTT i forbindelse med transporter som av politiet og/eller kriminalomsorgen anses å være av høy risiko, herunder transporter hvor det er behov for bevæpning eller andre taktiske tiltak.

Den avtalepart som gjennomfører oppdraget, dekker selv kostnader knyttet til dette.

## **4 Bestilling av transport og fremstilling**

### **4.1 Gjennomføring**

For å sikre en effektiv bestillingsprosess og gjennomføring av oppdragene, skal det utpekes ett kontaktpunkt i hvert enkelt politidistrikt. Kommunikasjon med - / bestillinger fra KTT skal som hovedregel gå gjennom dette kontaktpunktet. Kontaktpunktet skal for øvrig ha jevnlig kontakt med KTT.

KTT fastsetter hvilke transportbetjener som skal benyttes til det enkelte oppdrag, og er ikke bundet av transportbetjenerens steds plassering. På bakgrunn av risikovurdering utarbeider KTT en transportordre som følger den innsatte under transporten/ fremstillingen.

### **4.2 Bestillingsfrister**

Transport og fremstilling bestilles ved at bestillingsskjema inntatt i vedlegg 2 til Samhandlingsavtalen sendes til KTTs transportkoordinator(er). Bestillingene sendes til KTT fra ett kontaktpunkt i det enkelte politidistrikt. Transportkoordinator skal uten ugrunnet opphold sende bekreftelse til det aktuelle politidistriktet på at bestilling er mottatt.

**Bestillingen sendes på e-post til [8301.transporttjenesten@kriminalomsorg.no](mailto:8301.transporttjenesten@kriminalomsorg.no)**

Av hensyn til en effektiv kapasitetsutnyttelse og koordinering av oppdrag, gjelder følgende bestillingsfrister:

- **Hovedforhandlinger/ ankeforhandlinger**
  - Bestilles som hovedregel senest én uke før første rettsdag.
  - I saker med mer enn to tiltalte, eller saker som av andre grunner antas å ville medføre behov for et større kapasitetsuttak av transportbetjener, bes det om at politidistriktet varsler KTT så snart som mulig etter å ha fått bekreftet berammelsesdato.
- **Fengslingsforlengelser**
  - Bestilles som hovedregel senest én uke før rettsmøtet.
  - Politidistriktene forplikter seg til å tilstrebe bruk av videolink.
  - I de tilfeller der to eller flere varetektsinnsatte i samme fengsel skal møte i fengslingsforlengelse for samme tingrett på følgende dager i samme uke, forplikter politidistriktene seg til å vurdere om fengslingsforlengelsene kan skje samme dag dersom de innsatte kan transporteres sammen. Dette av hensyn til en god kapasitetsutnyttelse, som kommer alle avtaleparter til gode.



- **Vitnefremstillinger**

- Bestilles som hovedregel senest én uke før første rettsmøtet.

- **Helserelevante fremstillinger**

Planlagte fremstillinger skal fortrinnsvis skje mellom kl. 09.00 og kl. 12.00 tirsdag, onsdag eller torsdag, og bestilles så vidt mulig én uke i forveien.

- Ved ledig kapasitet hos KTT gjennomføres akutte fremstillinger innenfor ordinær bemanningstid, og ved behov frem til midnatt samme dag som fremstillingen ble påstartet. Akutte fremstillinger bestilles fortløpende etter behov.

- **Overføring mellom fengsler**

- Bestilles fortløpende, og gjennomføres etter kapasitet

- **Andre fremstillinger**

- Bør så vidt mulig bestilles senest én uke i forveien, med mindre annet avtales særskilt med KTTs transportkoordinator(er).

### 4.3 Risikovurdering

Den som bestiller transport og fremstilling skal gi opplysninger av betydning for de sikkerhetsmessige aspektene knyttet til fremstillingen. KTT skal gjennomføre en risikovurdering på bakgrunn av opplysningene fra politiet og søk i kriminalomsorgens registre. Del I i bestillingsskjema inntatt som vedlegg 2 til Samhandlingsavtalen skal fylles ut av politiet, og følgende må opplyses til KTT:

- Type lovbrudd (straffesakens alvorlighet)
- Eventuelle restriksjoner, og om innsatte i samme sak kan transporteres sammen
- Innsattes psykiske og somatiske helsetilstand, begrenset til opplysninger av sikkerhetsrelatert betydning
- Voldshistorikk, herunder vold -, trusler mot-, eller forulemping av offentlig tjenestemann, samt voldelig/truende/utagerende adferd under rettsmøter/ avhør tilknyttet aktuell straffesak
- Opplysninger om straffbare forhold siktede tidligere er dømt for i utlandet, jf. politiregisterforskriften § 10-5.
- Rømningsfare
- Fare for anslag mot transport
- Fare for anslag/ uønsket hendelse på bestemmelsessted (f. eks forventning om et stort antall tilhørere under rettsmøtet som kan få betydning for sikkerhetssituasjonen)
- Behov for bevæpning (fremstillingen skal da gjennomføres av politiet)
- Øvrige merknader, dersom dette er av betydning for den sikkerhetsmessige utførelsen av oppdraget. Dersom nødvendig, kan denne informasjonen gå gjennom Infoflyt-kanalen.

KTT fastsetter deretter risikoen til å være lav, middels eller høy etter følgende kriterier:

#### Høy risiko

- Innsatte vurderes til å kunne være meget farlig/ voldelig
- Det er fare for anslag mot transporten/ under fremstilling
- Det er behov for bevæpning

#### Middels risiko

- Innsatte kan være oppfarende, utagerende og aggressiv
- Innsatte har psykiske lidelser av en slik art at det påvirker det sikkerhetsmessige aspektet ved gjennomføringen av fremstillingen
- Oppdraget innebærer rømningsfare

#### **Lav risiko**

- Det er ingen spesielle merknader knyttet til oppdraget av betydning for sikkerheten ved gjennomføring av fremstillingen.

Risikovurderingen skal fremkomme av ovennevnte bestillingsskjema. Ved høy – og middels risiko skal vurderingen beskrives i merknadsfeltet.

Ved høy risiko skal politiet forestå transporten/ fremstillingen, alternativt bistå dersom dette etter en konkret vurdering anses tilstrekkelig.

### **5 Opplæring**

Partene forplikter seg til å ha gode rutiner for å etterleve Samhandlingsavtalen og Retningslinjene.

KTT forplikter seg til å sørge for at transportbetjenter har nødvendig opplæring. Det er utarbeidet et eget instruksverk for KTT som regulerer utførelsen av tjenesten.

### **6 Kontaktpersoner**

Følgende personer er utnevnt som kontaktpersoner under prøveprosjektet:

- For Vestfold politidistrikt:
- For Nordre Buskerud politidistrikt:
- For Søndre Buskerud politidistrikt:
- For Telemark politidistrikt:
- For Kriminalomsorgens transporttjeneste: Transportleder Svein Ole Solberg

For øvrig er transportkoordinator(er) ved KTT kontaktpunkt for avtalepartene.