

# Behovsbeskrivelse og krav (tilhører bilag 1)

## Innhold

1	Innledning .....	2
1.1	Anskaffelsens formål og rammer .....	2
1.1.1	Formål.....	2
1.1.2	Rammer .....	2
2	Behov.....	2
2.1	Planlegging av vinterdriften.....	3
2.1.1	Utfordringer knyttet til planlegging av vinterdriften.....	3
2.1.2	Behov knyttet til planleggingen av vinterdriften .....	4
2.2	Igangsetting av oppdrag.....	4
2.2.1	Utfordringer knyttet til igangsetting av oppdrag .....	4
2.2.2	Behov knyttet til igangsetting av oppdrag .....	5
2.3	Gjennomføring av oppdrag .....	5
2.3.1	Utfordringer knyttet til gjennomføring av oppdrag .....	5
2.3.2	Behov knyttet til gjennomføring av oppdrag .....	6
2.4	Informasjon til publikum og brukere om vinterdriften .....	7
2.4.1	Utfordringer knyttet til informasjon til publikum/brukere om vinterdriften...7	
2.4.2	Behov knyttet til informasjon til publikum og brukere om vinterdriften .....	7
2.5	Administrasjon og kontraktsoppfølging .....	8
2.5.1	Utfordringer knyttet til administrasjon og kontraktsoppfølging .....	8
2.5.2	Behov knyttet til administrasjon og kontraktsoppfølging.....	8
3	Generelle krav .....	9
3.1	Funksjonelle krav .....	9
3.2	Tekniske krav .....	9
3.3	Krav til innovasjon.....	10
3.4	Krav til samfunnsnytte og gevinster.....	10

# 1 Innledning

I dette dokumentet beskrives oppdragsgivers behov og krav for løsningen som ønskes utviklet.

## 1.1 Anskaffelsens formål og rammer

### 1.1.1 Formål

Anskaffelsens formål er å utvikle, teste og ta i bruk nye digitale løsninger for effektiv planlegging av og riktig informasjon om vinterdrift av veg, fortau, gang- og sykkelstier og plasser.

### 1.1.2 Rammer

Det vises til «Avtale om innovasjonspartnerskap» pkt. 2, konkurransegrunnlaget pkt. 3 samt bilag 3, 4, (5) og 7 der rammer for innovasjonspartnerskapet beskrives mer inngående.

I et innovasjonspartnerskap stilles det krav om at det skal utvikles en ny løsning som ikke finnes i markedet fra før, eller at eksisterende løsninger videreutvikles og settes sammen til en ny løsning som tas i bruk på et nytt bruksområde. Utvikling og testing skal gjennomføres i tett samarbeid mellom oppdragsgiver og partner. Oppdragsgiver setter krav til at prototype av løsningen skal settes opp og testes i de fire kommunene som er involvert i innovasjonspartnerskapet.

Oppdragsgiver har inntil 12 600 000 NOK inkl. mva. til utvikling og testing i utviklingsfasen. Det kan ikke påberegnes at oppdragsgiver vil øke den økonomiske rammen. Oppdragsgiver er positiv til at partneren kan bidra økonomisk for å bringe løsningen frem til en endelig prototype som testes av oppdragsgiver. Det gjøres oppmerksom på at partneres eventuelle kostnader for å kommersialisere utviklet produkt ikke dekkes. Oppdragsgivers eventuelle kjøp og implementering av løsningen dekkes heller ikke av denne summen.

Utviklingsfasen er planlagt gjennomført i tidsrommet desember 2020 - april 2022. Det vises til konkurransegrunnlaget pkt. 2.1. og pkt. 3.3 for mer informasjon.

## 2 Behov

Oppdragsgiver har behov for utvikling av en digital løsning som understøtter og effektiviserer alle vinterdriftens faser - planlegging, igangsetting, gjennomføring og kontraktsoppfølging - herunder også behovet for samhandling mellom vinterdriftsaktører uavhengig av eierskap til veg, fortau, gang- og sykkelstier og plasser. Løsningen må også inneholde behovstilpasset informasjons- og innsynsløsning for brukere og publikum.

Oppdragsgivers utfordringer og behov er tidligere beskrevet i en rekke personas og i egen rapport fra prosjektets behovskartlegging. Disse kan lastes ned fra prosjektets nettsider.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> <https://www.smartemjosbyer.no/smart-vinterveg/dokumenter/>

Vegforvaltning og IKT-plattform i de fire kommunene er nærmere beskrevet i bilag 3 med vedlegg. I punktene under er oppdragsgivers utfordringer og behov beskrevet med utgangspunkt vinterdriftens faser, som illustrert i følgende figur:



## 2.1 Planlegging av vinterdriften

### 2.1.1 Utfordringer knyttet til planlegging av vinterdriften

Oppdragsgivers kartlegging viser at planlegging og drift av vinterdrift og -vedlikehold i kommunene i stor grad er et erfaringsbasert og manuelt arbeid. Vegforvalterne (som er ansvarlige for planlegging, drift og økonomistyring) jobber i stor grad i blinde - uten god innsikt i historiske data og annen beslutningsinformasjon. De har få eller ingen digitale systemer. De bruker kun deler av funksjonaliteten i innkjøpte systemer. Oppdragsgiver har også flere eksempler på at systemer som er kjøpt inn, ikke er i bruk.

Vinterdriften er organisert på ulik måte i de fire kommunene, og det opereres med ulike standarder og frekvenser for vinterdrift. Dette beskrives nærmere i bilag 3.

I alle kommunene blir oppdragene fordelt ved at kommunekartet deles inn i roder/områder der en sjåfør eller entreprenør blir tildelt en eller flere av disse. Gjennomkjøringstid for en rode er gjerne 4 - 6 timer. Planleggingsmessig vurderes rodeinndeling å være effektivt. I gjennomføringen av oppdraget kan det være ineffektivt ved at flere brøytebiler kjører på samme veg eller at biler må gjennom andres roder for å komme til egen rode. Dette er også uheldig i et miljøperspektiv, ettersom det blir mer kjøring og utslipp enn nødvendig.

På grunn av stor variasjon i oppgavene som skal utføres i vinterdriften, har de fleste aktører tilgang et variert utvalg utstyr og nok mannskaper i beredskap. Denne lite effektive overkapasiteten er likevel ikke nok til å ta unna toppene på dager med stort snøfall eller svært glatte veier.

### 2.1.2 Behov knyttet til planleggingen av vinterdriften

- a. Oppdragsgiver har behov for et IKT-verktøy for bedre planlegging av vinterdrift av veg.
- b. Rute- og oppdragsplanleggingen bør være basert på historiske data fra tidligere sesonger («beste praksis»), sanntidsobservasjoner fra felt og prognoser.
- c. Planen for vinterdrift bør oppdateres automatisk og fortløpende, og angi optimale ruter og prioritert rekkefølge på oppdrag.
- d. Løsningen skal kunne brukes av ulike brukergrupper, og skal være tilpasset rolle og behov.
- e. Ressursstyring for driftspersonell bør være en del av løsningen, inkludert vaktfunksjonalitet og beregning av kjøre-/hviletid.
- f. Ressursstyring for maskiner og utstyr bør være en del av løsningen, inkludert vedlikehold.
- g. Løsningen bør ha funksjonalitet for salg av tjenester / enkeltoppdrag ved ledig kapasitet.
- h. Løsningen bør ha funksjonalitet for kjøp av tjenester / enkeltoppdrag, f.eks. i perioder med mye snø eller svært glatte veier.
- i. Deling / leie av utstyr mellom vegdriftsaktører bør være mulig i løsningen. F.eks. veghøvel, brøytestikkemaskin og annet kostbart utstyr som brukes relativt lite.

## 2.2 Igangsetting av oppdrag

### 2.2.1 Utfordringer knyttet til igangsetting av oppdrag

Det er den enkelte sjåfør eller driftsleder som avgjør når det skal igangsettes oppdrag (også kalt «utkalling»). Kommunene har ulike standarder og terskler for igangsetting av oppdrag på kommunale veger. Igangsetting av brøyting/strøing skjer f.eks. ved

- at man reiser ut på befaring for å sjekke de faktiske forholdene (gjørne mange mil og ofte på nattertid),
- at man følger med på værmeldinger,
- at publikum melder fra om behov, eller
- at oppstart baseres på erfaring.

Mange sjåfører ønsker at beslutningen om igangsetting av oppdrag skal gjøres av noen andre enn dem selv, og at de ikke blir utkalt når de har hviletid eller fri. Flere opplever det som en ekstra belastning å måtte følge med på værmelding og dra på befaringer i fritiden.

I de tilfeller det brukes private entreprenører til vintervedlikehold på kommunal veg, er det sjåføren som har det fulle ansvaret for sin rode og beslutter oppstart. Oppfølging fra kommunene er i stor grad knyttet til eventuelle klager fra publikum.

Der hvor driftsleder eller vakt sjåfør avgjør igangsetting, kalles brøytemannskapene oftest ut gjennom telefonoppringing. Det kan ta lang tid å ringe rundt til alle på vaktlista.

Enkelte innbyggere forventer gjerne at brøyting igangsettes hver gang det snør og med en gang, og har liten forståelse for at vedtatt standard kan tilsi noe annet.

### 2.2.2 Behov knyttet til igangsetting av oppdrag

- a. Oppdragsgiver har behov for et IKT-system for beslutningsstøtte for igangsetting av oppdrag.
- b. Beslutningsstøtten for igangsetting bør være basert på historiske data fra tidligere sesonger («beste praksis»), sanntidsobservasjoner fra felt og prognoser.
- c. Løsningen bør ha støtte for del-/helautomatisert varsling av ulike brukergrupper.
- d. Løsningen skal kunne brukes av ulike brukergrupper, og skal være tilpasset rolle og behov.

## 2.3 Gjennomføring av oppdrag

### 2.3.1 utfordringer knyttet til gjennomføring av oppdrag

Brøytebilsjåførene sitter på mye erfaringsbasert og udokumentert kunnskap. De kjenner til problematiske områder, lokale forhold og hvordan kjøringen må tilpasses deretter. Ved bruk av nye/andre sjåførere (f.eks. ved fravær), må denne kunnskapen opparbeides på nytt, og det tar lang tid før en ny sjåfører blir like effektiv som en erfaren sjåfører.

Oppdragsgiver benytter kun grus til strøing av veg. Andre aktører bruker salt. Mengde grus og salt som brukes varierer, avhengig av sjåførens erfaring. Dette gir uønskede variasjoner i både kvalitet og kostnad.

Når brøytebilsjåføren er ute på oppdrag, er han ofte bekymret for uforsiktede publikummere, ofte «små skolebarn med toppluer», som synes de store maskinene er spennende. Andre trafikanter tar ofte lite hensyn til brøytebilene. Disse kjører, parkerer, sykler eller går i veien for brøytebilene.

Hvis noen har parkert i veien, får ikke brøytebilsjåføren utført oppdraget sitt, og må kjøre videre i roden. I dag har kommunene ingen effektiv metode for å melde fra om, dokumentere og følge opp slike hindringer.

I perioder med mye snøfall eller glatte veger har sjåførene ofte lange arbeidsdager bak rattet. Mange kjører selv om de er slitne og trøtte. Arbeidstiden er uforutsigbar, noe som skaper stress. Mange sjåførere opplever at publikum/innbyggere som er misfornøyde med brøytejobben, ikke nøler med å dele sine synspunkter direkte med sjåføren - noen på ufint vis. Enkelte står til og med og venter når sjåføren kommer kjørende.

På grunn av manglende koordinering mellom vegeiere og driftsaktører, er det ikke uvanlig at snø brøytes inn i hverandres nybrøytede kryss, gang- og sykkelstier og fortauer. Brøyting av byvegene er ekstra utfordrende, fordi man ikke har noe sted å legge fra seg snøen inntil den blir kjørt bort. Bortkjøring av snø skjer gjerne om natta for å unngå forsinkelser i trafikken, hvilket medfører klager på bråk fra folk som bor i sentrum. Etterbrøyting og bortkjøring av snø er tid- og ressurskrevende.

Det hender at maskiner eller utstyr går i stykker mens man er ute på oppdrag. Da oppstår det en stor forsinkelse i arbeidet, ettersom andre sjåførere gjerne må vente til deres egen rodet er ferdigkjørt før de kan komme for å hjelpe til eller ta resten av oppdraget. Reparasjon av maskiner og brøyteutstyr er ofte tidkrevende og foregår gjerne utendørs i ruskevær.

### 2.3.2 Behov knyttet til gjennomføring av oppdrag

- a. Oppdragsgiver har behov for et digitalt kartsystem for sjåførstøtte ved gjennomføring av vinterdriftsoppdrag.
- b. Sjåføren trenger oversikt over hvilke veier, fortauer, gang- og sykkelstier og plasser han har ansvar for. For at han ikke skal glemme noe, er det viktig at kartet viser hvilken del av oppdraget som er utført og hva som gjenstår.
- c. Dersom kjøreruten endres underveis i oppdraget pga. endrede behov eller hendelser, bør sjåføren få varsel. Eksempel på endret behov eller hendelse kan være utstyrshavari på en annen rute, værromslag eller avvik på egen rute.
- d. For at ruten skal kunne kjøres av en ukjent sjåfør, er det viktig at kartet har informasjon om spesielle punkter/forhold sjåføren må være oppmerksom på, eksempelvis fartshumper, kumlokk, brostein, punktstrøing, bratte bakker eller anbefalt hastighet.  
Informasjon om hvor snø trygt kan henlegges er også nyttig - spesielt i byen.
- e. Informasjonen må gjøres tilgjengelig og varsling må foregå på en slik måte at det ikke forsinkes arbeidet eller at det oppstår trafikkfarlige situasjoner.
- f. Sjåføren ønsker seg en løsning som bidrar til at han kan ha fullt fokus på kjøringen og omgivelsene rundt, ved at enkelte manuelle sjåføroppgaver blir del- eller helautomatisert. Eksempler på manuelle sjåføroppgaver er
  - start/stopp fres
  - opp/ned plog eller fres
  - side for utkast av snø
  - start/stopp grus eller salt, evt. korrekt dosering
- g. Logging og dokumentasjon av oppdrag bør skje automatisk og fortløpende.
- h. Innsyn i oppdatert status for alle oppdrag, samt historikk på alle utførte oppdrag, bør være tilgjengelig for ulike brukergrupper. Grad av innsyn og detaljer skal være tilpasset rolle og behov, og veies opp mot personvern.
- i. Ved avvik fra planlagt oppdrag, bør dette enkelt kunne dokumenteres og varsles inn i systemet for videre behandling. Eksempel på avvik kan være skader på gjerde, parkert bil eller en del av oppdraget som ikke ble utført.
- j. Avvik bør kunne meldes inn av ulike brukergrupper, eks. sjåfør, publikum, driftsleder, publikumsveileder, vegforvalter, andre driftsaktører eller automatisk av systemet selv.
- k. Løsningen bør også inneholde mulighet for kommunikasjon og varsler mellom ulike driftsaktører og brukergrupper. Innmeldte kommunikasjonsbehov gjelder særlig vegforvalter, driftsleder, brøytebilsjåfør og publikumsveileder.

## 2.4 Informasjon til publikum og brukere om vinterdriften

### 2.4.1 Utfordringer knyttet til informasjon til publikum/brukere om vinterdriften

Ved store snøfall og glatte veger, mottar publikumsveiledere en rekke henvendelser som gjelder brøyting og strøing, samt andre spørsmål. Det er ikke uvanlig at antall telefonhenvendelser dobler seg på slike dager.

Publikum er lite kjent med hvilke standarder som gjelder for igangsetting av brøyting og strøing. De er heller ikke kjent med at veger driftes av ulike aktører og henvender seg gjerne til kommunen selv om vegen, gang- og sykkelstien eller fortauet eies og driftes av andre aktører som private, gårdeiere, fylkeskommunen eller Statens vegvesen.

Noen av de 4 kommunene har, med varierende hell, tatt i bruk digitale systemer for publikumshenvendelser, hvor publikum selv kan melde inn avvik.

Publikumsveiledere har lite eller ingen oversikt over hvor kommunens brøytemannskaper har vært, er eller er på vei. Derfor er standardsvaret at "alt tilgjengelig mannskap er ute".

Mange publikummere er også interessert i informasjon om hvordan fremkommeligheten er på "deres" reisevei. Syklister, gående og bevegelseshemmede er spesielt interessert i tilstanden på fortau, gang- og sykkelstier. Bilister, helsepersonell og yrkessjåfører vil gjerne ha informasjon om hvor det er brøytet/strødd, slik at de kan planlegge beste kjørerute. Dessverre har ikke oppdragsgiver noen innsyn- eller informasjonsløsning for dette.

### 2.4.2 Behov knyttet til informasjon til publikum og brukere om vinterdriften

- a. Oppdragsgiver har behov for et informasjonssystem der ulike brukergrupper og interessenter kan få brukertilpasset informasjon om vinterdriften.
- b. Informasjon om planlagte oppdrag, oppdatert status på pågående oppdrag, samt historikk på utførte oppdrag, bør være tilgjengelig for ulike brukergrupper. Grad av innsyn og detaljer skal være tilpasset rolle og behov, og veies opp mot personvern.
- c. Publikum ønsker muligheten til å melde inn status om lokale føreforhold med tekst og bilde. Dette bør integreres med system for beslutningsstøtte, ref. punkt 2.2.2.
- d. Meldte avvik og status på behandling av disse bør være en del av informasjonsløsningen.
- e. Informasjon om hvem som eier veger/fortau og hvilken standard for vinterdrift som gjelder for den aktuelle vegen, bør fremgå i informasjonssystemet.
- f. Publikum bør ha muligheten til å følge med på «mine vinterveger» i informasjonsløsningen, og motta varsler om føreforhold og driftsaktiviteter på disse vegene.
- g. Systemet bør være integrert mot funksjonalitet for kjøp/salg av vinterdriftstjenester, ref. punkt 2.1.2.
- h. Informasjon om aktsomhet rundt maskiner og korrekt adferd på vintervegen bør være tilgjengelig i systemet.
- i. Informasjonssystemet bør ha en tilbakemeldingsfunksjon til sjåfører på utførte oppdrag fra publikum, med tilpasset grad av innsyn/detaljer.

## 2.5 Administrasjon og kontraktsoppfølging

### 2.5.1 utfordringer knyttet til administrasjon og kontraktsoppfølging

Vegforvaltere og driftsledere har i dag mangelfull oversikt over omfanget av og kvaliteten på vinterdriftsarbeidet. Dette gjelder både i kommunene med eget driftspersonell og kommunene som bruker entreprenører. De etterspør informasjon som

- hvor mange timer er kjørt?
- hvor mange kilometer er kjørt?
- hvor mange tonn grus/salt er brukt?
- er arbeidet utført i henhold til kontrakt og servicenivå?
- har sjåfør/entreprenør startet oppdrag for tidlig/sent?
- har sjåfør/entreprenør brøytet på færre cm snø enn avtalefestet?
- er denne fakturaen jeg har fått fra entreprenøren korrekt iht. avtale?
- hvor fornøyd er publikum på denne ruta/roden?
- er det variasjon mellom rute/rode/område og sjåfører? (Evt. hvorfor?)
- etc.

Kapasiteten i kommunene til å kontrollere disse opplysningene og kvaliteten på utførte oppdrag er begrenset.

Kontraktsoppfølging og fakturering er i stor grad en manuell prosess, selv om noen av kommunene i det siste har tatt i bruk systemet SmartDok (ref. bilag 3). Eksisterende systemer har ikke integrasjoner mot andre administrative støttesystemer i kommunen, som økonomisystem, faktureringssystem eller sak-/arkiv-system.

Budsjettering for vinterdrift er vanskelig, på grunn av store variasjoner i vær- og føreforhold fra år til år.

### 2.5.2 Behov knyttet til administrasjon og kontraktsoppfølging

- a. Oppdragsgiver har behov for et IKT-system for administrasjon og kontraktsoppfølging knyttet til vinterdriften. Aktuelle arbeidsoppgaver som inngår er:
  - Rapportering på utført vinterdrift
  - Kontroll av utført vinterdrift
  - Budsjettering
  - Fakturering
  - Saksbehandling, korrespondanse og arkivering
- b. Arbeidsoppgaver bør i størst mulig grad basere seg på oppdragslogger, avvik, feltobservasjoner og annen informasjon samlet inn i forutgående driftsfaser.
- c. Løsningen bør inneholde del- eller helautomatisering av aktuelle arbeidsoppgaver.
- d. Integrasjon mot aktuelle, eksisterende IKT-systemer i kommunene bør være støttet i løsningen.



## 3 Generelle krav

### 3.1 Funksjonelle krav

- a. Løsningen må være brukervennlig, enkel og sikker for alle brukergrupper. Høy grad av trafiksikkerhet for alle trafikanter er viktig for oppdragsgiver.
- b. Løsningen må følge standarder angitt i Referanse katalogen for IT-standarder i offentlig sektor<sup>2</sup>.
- c. Løsningen bør muliggjøre og legge til rette for nye forretnings- og driftsmodeller for planlegging og gjennomføring av vinterdrift av veg, fortau, gang-/sykkelstier, plasser, m.m.  
Eksempler på dette kan være informasjonsdeling/samarbeid/samdrift mellom flere vegeiere og driftsaktører, og muligheter for integrasjon mot andre typer drifts- og planleggingsverktøy som disse benytter. Et annet eksempel kan være markeds plass for vinterdriftsoppdrag for private, eller delingsøkonomi.
- d. Løsningen må støtte mulighet for at flere vegeiere/driftsaktører samarbeider om vinterdrift ut fra geografisk område og ikke eierskap på veg.

### 3.2 Tekniske krav

- a. Løsningen bør kunne brukes uavhengig av hvilken IKT-klientplattform og hvilket operativsystem brukeren benytter. Som et minimum må løsningen kunne brukes fra standard mobiltelefoner, nettbrett og datamaskiner.
- b. Løsningen må kunne brukes i de fleste typer maskiner (biler, traktorer, m.m.) og uavhengig av hva slags utstyr (plog, skjær, strøutstyr, m.m.) som er påkoblet maskinen.
- c. Data i løsningen skal være tilgjengelige, som en integrert del av løsningen, gjennom standardiserte og godt dokumenterte spørregrensesnitt (API). API-er skal være gjort tilgjengelig på de facto, åpne og sikre standarder som til enhver tid er gjeldende i markedet.
- d. Integrasjoner mot relevante, eksisterende IKT-systemer hos oppdragsgiver (ref. bilag 3) bør så langt som mulig realiseres gjennom åpne API-er.
- e. Oppdragsgiver skal eie alle data i løsningen som genereres av egen aktivitet, og skal bestemme hvilke av disse dataene som kan tilgjengeliggjøres som åpne data, f.eks. på data.norge.no.
- f. Nasjonale arkitekturprinsipper<sup>3</sup>, bruk av felleskomponenter<sup>4</sup> og bruk av andre nasjonale løsninger (som f.eks. Met/Frost, NVDB og øvrige data fra Statens vegvesen<sup>5</sup>) skal legges til grunn for design av løsningen.
- g. Løsningen bør så langt som mulig realiseres uten installasjon av IKT-komponenter på oppdragsgivers IKT-plattform.  
Oppdragsgiver foretrekker en abonnementsbasert lisensmodell.
- h. Løsningen må ivareta god informasjonssikkerhet basert på beste praksis og risikobasert tilnærming, jfr. avtalens pkt. 9.2.

---

<sup>2</sup> <https://www.difi.no/referanse katalogen>

<sup>3</sup> <https://www.difi.no/arkitektur>

<sup>4</sup> <https://www.digdir.no/digitale-felleslosninger/oversikt-over-felleslosninger/750>

<sup>5</sup> <https://dataut.vegvesen.no/>

- i. Før testing kan begynne, må det være inngått en databehandleravtale og oppdragsgiver må ha gjennomført risikovurdering, jfr. avtalens pkt. 9.3. Tilbyder skal utarbeide forslag til databehandleravtale tidlig i partnerskapet.

### 3.3 Krav til innovasjon

- a. Løsningen/tjenesten skal være innovativ. Med det menes at det skal være en ny eller betydelig forbedret løsning/tjeneste sammenlignet med det som allerede eksisterer på markedet i dag.
- b. Leverandøren skal beskrive grad av innovasjon i tilbudt løsningsidé. Innovasjonsgraden må beskrives på en måte som får frem forskjellen mellom dagens situasjon og den foreslåtte løsning, og fremhever hva som er de innovative delene av løsningen.

### 3.4 Krav til samfunnsnytte og gevinster

Løsningen/tjenesten skal, når den tas i bruk, gi nytte som bidrar til å nå oppdragsgivers mål med innovasjonspartnerskapet. Effektmålene er:

- a. Kostnadseffektiv vinterdrift med god ressursutnyttelse
- b. Høyere tjenestekvalitet
- c. Høyere publikumstilfredshet
- d. Færre ulykker med person- og materiellskader
- e. Færre forsinkelser i trafikkavviklingen
- f. Bærekraftig drift med reduksjon i utslipp og forurensing
- g. Økt samhandling mellom ulike vinterdriftsaktører
- h. Digitalt tilgjengelig informasjon
- i. Bedre arbeidsvilkår for brøytebilsjåførere, driftsledere, vegforvaltere og servicetorgansatte
- j. Automatisering av rutiner