

Møteinnkalling

Utval:	Trafikktryggingsutvalet
Møtestad:	, Fjernmøte
Dato:	27.05.2020
Tid:	12:00

Viktig: For å sikre at alt teknisk er på plass til møtestart, må alle vera logga på frå kl. 11:30. Bruk same linken til møterommet som sist.

Program

12:00 **Opning av møtet**

12:05 - 12:50 **Orienteringar (inkludert tid til spørsmål)**

- Punkt-ATK og streknings-ATK som tiltak
- Arbeid med sykkelulykker i Nattlandsveien, Bergen
- Status for Trygg Trafikk sitt arbeid

12:50 **Sakshandsaming**

Oppmodar om at avklaring om habilitet vert meldt i forkant av møtet.

Melding om forfall:

Alle medlemer vil få tilsendt ein e-post kor det vert forklart korleis forfall kan registrerast. Denne e-posten vil kome innan to dagar.

Innkallinga gjeld valde medlemer i Trafikktryggingsutvalet. Ved eventuelt forfall frå faste medlemer vil varamedlemer bli kalla inn særskilt.

Jannicke Bergesen Clarke

utvalsleiar

Saksliste

Utvals- saksnr	Innhald	Arkiv- saksnr	U.Off
	Godkjenningssaker		
GK 5/20	Godkjenning av innkalling og sakliste		
GK 6/20	Godkjenning av møteprotokoll frå møte 23.04.2020	2020/43705	
	Referatsaker		
RS 10/20	Alternativ for trafikktryggingskonferansen 2020	2019/101	
RS 11/20	Årsrapportar for Trygg Trafikk Sogn og Fjordane, og Trygg Trafikk Hordaland 2019.	2019/101	
	Politiske saker		
PS 4/20	Samarbeid med kommunar om fysiske trafikktryggingstiltak og punktutbetring i tilskotsordning og investeringsprogram.	2019/101	
PS 5/20	Retningslinjer for Vestland fylkeskommune sin trafikktryggingspris	2019/101	

Godkjenningssaker

GK 5/20 Godkjenning av innkalling og sakliste

Saksnr: 2020/43705-3
Saksbehandlar: Petter Lem Gullestad

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Trafikktryggingsutvalet	6/20	27.05.2020

Godkjenning av møteprotokoll frå møte 23.04.2020

Protokoll frå møte 23.04.2020 ligg ved saka.

Møteprotokoll

Utval:	Trafikktryggingsutvalet
Møtestad:	, Fjernmøte
Dato:	23.04.2020
Tid:	12:00-13:15

Følgjande faste medlemmer møte:

Namn	Funksjon	Reprenter
Jannicke Bergesen Clarke	Leiar	A
Mette Heidi Bergsvåg Ekrheim	Medlem	SP Kom kl. 12.15
Sigurd Erlend Reksnes	Medlem	SP
Marthe Hammer	Nestleiar	SV
Morten Klementsens	Medlem	FNB

Følgjande medlemmer hadde meldt forfall:

Namn	Funksjon	Reprenter
Bjarte Vatnøy	Medlem	FRP
Hanne Eva Husebø Kristensen	Medlem	H

Følgjande konsultative medlem møte:

Even Vaular	VLFK
Tor Høyland	VLFK
Else-Marie Brobakke Aarø	VLFK
Eva Vinjevoll	VLFK
Knut Olav Nestås	Trygg Trafikk
Sindre Lillebø	SVV
Ola Akselberg	Vest politidistrikt
Emilie Mortvedt Troland	Vestland ungdomsutval
Hege Osebakken	VLFK

Merknader
Frå administrasjonen møte:

Namn	Stilling
John Martin Jacobsen	Seksjonsleiar forvaltning, utgreiing og geodata
Petter Lem Gullestad	Spesialrådgjevar/møtesekretær

Sakliste

Utvals- saknr	Innhald	Arkiv- saknr	U.Off
	Godkjenningssaker		
GK 3/20	Godkjenning av innkalling og sakliste		
GK 4/20	Godkjenning av møteprotokoll frå møte 27.01.2020	2020/43705	
	Referatsaker		
RS 4/20	Nominering av kandidatar til "Årets trafikktryggleikskommune 2020"	2019/101	
RS 5/20	Sekundærkonflikt i signallysanlegg	2019/101	
RS 6/20	Status for tiltak Rv555 Torborg Nedreaas gate	2019/101	
RS 7/20	Høyring om ny læreplan for valfaget trafikk - brev til FTU frå Trygg Trafikk.	2019/101	
RS 8/20	Trygg Trafikk inviterer til Trafikksikkerhetskonferansen 2020	2019/101	
RS 9/20	Folkehelseprofilar 2020. Ny kartløyising og oppdatering av status for Vestland	2020/41394	
	Politiske saker		
PS 2/20	Tildeling av tilskot til trafikktryggingsaktivitet	2020/6	
PS 3/20	Tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak 2020	2020/5	

Godkjenningssaker

GK 3/20 Godkjenning av innkalling og sakliste

Saksprotokoll 23.04.2020 - trafikktryggingsutvalet

Møteinnkallinga og saklista vart godkjend utan merknader.

GK 4/20 Godkjenning av møteprotokoll frå møte 27.01.2020

Saksprotokoll 23.04.2020 - trafikktryggingsutvalet

Møteprotokoll frå møte 27. januar 2020 vart godkjend utan merknader.

Referatsaker

RS 4/20 Nominering av kandidatar til "Årets trafikktryggleikskommune 2020"

Saksprotokoll 23.04.2020 - trafikktryggingsutvalet

RS 4/20 vart referert.

RS 5/20 Sekundærkonflikt i signallysanlegg

Saksprotokoll 23.04.2020 - trafikktryggingsutvalet

RS 5/20 vart referert.

RS 6/20 Status for tiltak Rv555 Torborg Nedreaas gate

Saksprotokoll 23.04.2020 - trafikktryggingsutvalet

RS 6/20 vart referert.

RS 7/20 Høyring om ny læreplan for valfaget trafikk - brev til FTU frå Trygg Trafikk.

Saksprotokoll 23.04.2020 - trafikktryggingsutvalet

RS 7/20 vart referert.

RS 8/20 Trygg Trafikk inviterer til Trafikksikkerhetskoneransen 2020

Saksprotokoll 23.04.2020 - trafikktryggingsutvalet

RS 8/20 vart referert.

RS 9/20 Folkehelseprofilar 2020. Ny kartløyising og oppdatering av status for Vestland

Saksprotokoll 23.04.2020 - trafikktryggingsutvalet

RS 9/20 vart referert.

Politiske saker

PS 2/20 Tildeling av tilskot til trafikktryggingsaktivitet

Forslag til innstilling

Søkar	Namn på arrangement	Søknadssum	Totalkostnad	Tilskot
FAU Haukås skole	Reflekskampanje på Haukås skole	kr 15 000	kr 15 000	5000
Sædalen FAU	Refleksvestaksjon 2020	kr 5 000	kr 5 000	5000
Flatraket skule	Refleksaksjon	kr 10 000	kr 10 000	8000
Høyanger kommune	Tryggleiksveka og markering av refleksens dag	kr 50 000	kr 50 000	50000
Kvinnherad kommune	Refleksar til førskulebarn	kr 12 000	kr 12 000	12000
Sogn og Fjordane avdeling av MF Rusfri trafikk	Utdeling av refleksar til alle 5.-klassingar i Sogn og Fjordane	kr 41 500	kr 41 500	37350
FAU Undarheim skule	Aktive barn - Tryggare skuleveg	kr 30 000	kr 30 000	24000
Knarvikmila AKS 77	Ungdomsmila 2020 - Trafikksikring	kr 50 000	kr 525 000	50000
Stord VGS	Trafikksikringsdag "t-15-24"	kr 72 000	kr 195 000	57600
Ettertankens dag Hordaland	Trafikksikringsdagen 2020	kr 68 000	kr 175 000	68000
Stord kommune	Trafikktryggleiksdag	kr 52 000	kr 67 000	41600
Bømlo VGS	Trafikkdag med russetida i fokus	kr 49 000	kr 49 000	49000
NAF avd. Fjordane og ytre Sogn	Rusfri aktivitetsskveld for 10.klasse	kr 100 000	kr 179 600	80000
Årdal kommune	Årdal Tenk Tryggleik - Politikameratane 2020	kr 50 000	kr 70 000	50000
TSU Nordhordland	Lokale trafikksikringsarrangement	kr 146 000	kr 246 000	146000
Norges Cykleforbund	Sykkelkids	kr 150 000	kr 1 950 000	150000
Bømlo kommune	Sykkelkids	kr 45 500	kr 45 500	45500
Tveit skole	Sykkel 2020	kr 13 000	kr 13 000	13000
Blomvåg skule	Sykkelkids	kr 10 000	kr 10 000	10000
Bjørøy skule	Sykkelkids	kr 6 500	kr 6 500	6500

Stord kommune	Sykkelkids	kr 50 000	kr 52 000	50000
Askøy kommune skule	Sykkelkids	kr 13 000	kr 13 000	13000
Samnanger barneskule	Sykkelkids	kr 13 000	kr 13 000	13000
Deltaolav Undeland	Herborg og Hiri - Ut på tur	kr 28 000	kr 45 267	22400
Vaksdal kommune	Teaterframsyning med trafikktryggleik som tema	kr 28 000	kr 28 000	28000
Høyanger VGS	Kurs i "Førstehjelp ved trafikkulykker" og "Trafikkulykke i tunnel og brannfare"	kr 15 000	kr 15 000	15000
Pensjonistforbundet Sogn og Fjordane	Bilfører 65+ kurs	kr 48 000	kr 48 000	48000
NFF Sogn og Fjordane	Trafikktryggleiksarbeid 2020	kr 105 000	kr 105 000	78750
		kr 1 275 500	kr 4 014 367	kr 1 176 700

Saksprotokoll 23.04.2020 - trafikktryggingsutvalet

Konsultativt medlem Knut Olav Røssland Nestås reiste spørsmål kring sin habilitet, då han er styreleiar for stiftinga Ettetankens dag Hordaland. Utvalet vedtok samrøystes at Nestås var inhabil etter forvaltningslova § 6 (1) bokstav e nr. 1. Nestås trådte frå under saksbehandlinga.

Konsultativt medlem Ola Akselberg reiste spørsmål kring sin habilitet, då han er medlem i valkomiteen for stiftinga Ettetankens dag Hordaland. Utvalet vedtok samrøystes at Akselberg var habil til å delta i saksbehandlinga.

Avrøysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til hovudutval for samferdsel og mobilitet.

Innstilling til hovudutval for samferdsel og mobilitet

Søkar	Namn på arrangement	Søknadssum	Totalkostnad	Tilskot
FAU Haukås skole	Reflekskampanje på Haukås skole	kr 15 000	kr 15 000	5000
Sædalen FAU	Refleksvestaksjon 2020	kr 5 000	kr 5 000	5000
Flatraket skule	Refleksaksjon	kr 10 000	kr 10 000	8000
Høyanger kommune	Tryggleiksveka og markering av refleksens dag	kr 50 000	kr 50 000	50000
Kvinnherad kommune	Refleksar til førskulebarn	kr 12 000	kr 12 000	12000
Sogn og Fjordane avdeling av MF Rusfri trafikk	Utdeling av refleksar til alle 5.-klassingar i Sogn og Fjordane	kr 41 500	kr 41 500	37350
FAU Undarheim skule	Aktive barn - Tryggare skuleveg	kr 30 000	kr 30 000	24000

Knarvikmila AKS 77	Ungdomsmila 2020 - Trafikksikring	kr 50 000	kr 525 000	50000
Stord VGS	Trafikksikringsdag "t-15-24"	kr 72 000	kr 195 000	57600
Ettertankens dag Hordaland	Trafikksikringsdagen 2020	kr 68 000	kr 175 000	68000
Stord kommune	Trafikktryggleiksdag	kr 52 000	kr 67 000	41600
Bømlo VGS	Trafikkdag med russetida i fokus	kr 49 000	kr 49 000	49000
NAF avd. Fjordane og ytre Sogn	Rusfri aktivitetsskveld for 10.klasse	kr 100 000	kr 179 600	80000
Årdal kommune	Årdal Tenk Tryggleik - Politikameratane 2020	kr 50 000	kr 70 000	50000
TSU Nordhordland	Lokale trafikksikringsarrangement	kr 146 000	kr 246 000	146000
Norges Cykleforbund	Sykkelkids	kr 150 000	kr 1 950 000	150000
Bømlo kommune	Sykkelkids	kr 45 500	kr 45 500	45500
Tveit skole	Sykkel 2020	kr 13 000	kr 13 000	13000
Blomvåg skule	Sykkelkids	kr 10 000	kr 10 000	10000
Bjørøy skule	Sykkelkids	kr 6 500	kr 6 500	6500
Stord kommune	Sykkelkids	kr 50 000	kr 52 000	50000
Askøy kommune skule	Sykkelkids	kr 13 000	kr 13 000	13000
Samnanger barneskule	Sykkelkids	kr 13 000	kr 13 000	13000
Deltaolav Undeland	Herborg og Hiri - Ut på tur	kr 28 000	kr 45 267	22400
Vaksdal kommune	Teaterframsyning med trafikktryggleik som tema	kr 28 000	kr 28 000	28000
Høyanger VGS	Kurs i "Førstehjelp ved trafikkulykker" og "Trafikkulykke i tunnel og brannfare"	kr 15 000	kr 15 000	15000
Pensjonistforbundet Sogn og Fjordane	Bilfører 65+ kurs	kr 48 000	kr 48 000	48000
NFF Sogn og Fjordane	Trafikktryggleiksarbeid 2020	kr 105 000	kr 105 000	78750
		kr 1 275 500	kr 4 014 367	kr 1 176 700

PS 3/20 Tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak 2020

Forslag til innstilling

1. Tilskot frå ordninga for fysiske trafikktryggingstiltak i 2020 vert fordelt til følgjande tiltak:

Kommune	Omtale av tiltaket	Tildeling (kr)
Bremanger	Busslomme og kantstopp m.v. på Hauge, Bremangerbygda	250 000
Bømlo	Lyssetting av 23 busstopp i kommunen	250 000
Bømlo	Fv541 ved Våge barneskule - Fortau ved busslomme og opphøgd gangfelt	250 000
Fitjar	KV12 Gamle Vestbøstadvegen - veglys	125 000
Gloppen	Gatelys ved busstopp Søreidsvegen/Fossevegen	25 000
Gloppen	Gatelys på Vereide	30 000
Gloppen	Gatelys ved parkeringsplass, Rygg barnehage	100 000
Gulen	Kv1079 Byrknes, Søre Garden - Gang- og sykkelveg	250 000
Gulen	Dalsøyra - Gang og sykkelveg	250 000
Høyanger	Einar Ramslisgate, Høyanger - Fartsdemparar og oppgradering av gatelys	190 000
Luster	Gaupne sentrum - Lyssetting av kryssingspunkt	72 500
Osterøy	Kv52 Hosanger - Veglys langs skuleveg	125 593
Sogndal	Gangveg ved Kvåle skule	250 000
Solund	Lys på Hersvik og Leknessund	30 000
Solund	Lys ved grendahuset på Hardbakke	45 000
Stad	Nye fartsdemparar i Nordfjordeid og Selje sentrum + merking av eksisterande i kommunen	150 000
Sunnfjord	Fv512 Jonstad - Veglys langs skuleveg utan separat gang- og sykkeltilbod	250 000
Sunnfjord	Liavegen, Halbrend - Oppmerking og oppsetting av leierekkverk	250 000
Tysnes	Fv549 Våge - Fortau/ gang- og sykkelveg til Tysnes skule	103 000
Vik	Gatelys Følid, gatelys Seljedalsvegen-Tenold + fartsdumpar i og kring nytt bustadfelt Tenold.	120 000
Vik	Fartsdumpar Vik aktivitetspark	50 000
Årdal	Fv5631 Rallar-Ålmenhagen - Nye LED-lys på gang- og sykkelveg, fortau og bru	250 000
SUM		kr 3 416 093

2. Hovudutvalet løyver 800.000 kr frå attståande midlar i årets tilskotsordning til eit forsøksprosjekt med variabel grøntid og forbetra akustiske signal i utvalde signallysregulerte gangfelt. For variabel grøntid er målgruppa større grupper av barn og vaksne som må kryssa i gangfelt tett på skular og barnehagar. Betre akustiske signal skal legga forholda betre til rette for blinde og svaksynte.

3. Hovudutvalet ber fylkesdirektøren koma attende med forslag til ny disponering av resterande, unyttta midlar i tilskotsordninga.

Saksprotokoll 23.04.2020 - trafikktryggingutvalet

Avrøysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til hovudutval for samferdsel og mobilitet.

Innstilling til hovudutval for samferdsel og mobilitet

1. Tilskot frå ordninga for fysiske trafikktryggingstiltak i 2020 vert fordelt til følgjande tiltak:

Kommune	Omtale av tiltaket	Tildeling (kr)
Bremanger	Busslomme og kantstopp m.v. på Hauge, Bremangerbygda	250 000
Bømlo	Lyssetting av 23 busstopp i kommunen	250 000
Bømlo	Fv541 ved Våge barneskule - Fortau ved busslomme og opphøgd gangfelt	250 000
Fitjar	KV12 Gamle Vestbøstadvegen - veglys	125 000
Gloppen	Gatelys ved busstopp Søreidsvegen/Fossevegen	25 000
Gloppen	Gatelys på Vereide	30 000
Gloppen	Gatelys ved parkeringsplass, Rygg barnehage	100 000
Gulen	Kv1079 Byrknes, Søre Garden - Gang- og sykkelveg	250 000
Gulen	Dalsøyra - Gang og sykkelveg	250 000
Høyanger	Einar Ramslisgate, Høyanger - Fartsdemparar og oppgradering av gatelys	190 000
Luster	Gaupne sentrum - Lyssetting av kryssingspunkt	72 500
Osterøy	Kv52 Hosanger - Veglys langs skuleveg	125 593
Sogndal	Gangveg ved Kvåle skule	250 000
Solund	Lys på Hersvik og Leknessund	30 000
Solund	Lys ved grendahuset på Hardbakke	45 000
Stad	Nye fartsdemparar i Nordfjordeid og Selje sentrum + merking av eksisterande i kommunen	150 000
Sunnfjord	Fv512 Jonstad - Veglys langs skuleveg utan separat gang- og sykkeltilbod	250 000
Sunnfjord	Liavegen, Halbrend - Oppmerking og oppsetting av leierekkverk	250 000
Tysnes	Fv549 Våge - Fortau/ gang- og sykkelveg til Tysnes skule	103 000
Vik	Gatelys Følid, gatelys Seljedalsvegen-Tenold + fartsdumpar i og kring nytt bustadfelt Tenold.	120 000
Vik	Fartsdumpar Vik aktivitetspark	50 000
Årdal	Fv5631 Rallar-Ålmenhagen - Nye LED-lys på gang- og sykkelveg, fortau og bru	250 000
	SUM	kr 3 416 093

2. Hovudutvalet løyver 800.000 kr frå attståande midlar i årets tilskotsordning til eit forsøksprosjekt med variabel grøntid og forbetra akustiske signal i utvalde signallysregulerte gangfelt. For variabel grøntid er målgruppa større grupper av barn og vaksne som må kryssa i gangfelt tett på skular og barnehagar. Betre akustiske signal skal legga forholda betre til rette for blinde og svaksynte.

3. Hovudutvalet ber fylkesdirektøren koma attende med forslag til ny disponering av resterande, unyttta midlar i tilskotsordninga.

Referatsaker

RS 10/20 Årsrapportar for Trygg Trafikk Sogn og Fjordane, og Trygg Trafikk Hordaland 2019.

Saknr: 2019/101-17
Saksbehandlar Even Vaular
Dato: 08.05.2020

Til: Trafikktryggingsutvalet (FTU) i Vestland

Frå: Dina Lefdal, fylkesdirektør for infrastruktur og veg

Årsrapportar for Trygg Trafikk Sogn og Fjordane, og Trygg Trafikk Hordaland 2019.

Trygg Trafikk har kome med årsrapportar for aktiviteten i 2019 i dei to gamle fylka. Her vert det mellom anna rapportert på gjennomførte tiltak og rekneskap i tråd med samarbeidsavtalane fylkeskommunane har hatt med Trygg Trafikk. Fylkeskommunane har etter samarbeidsavtalen eit ansvar for å dekkja driftsutgifter og finansiera aktiviteten til Trygg Trafikk i eige fylke. Syner elles til vedlagte årsrapportar.

Vedlegg

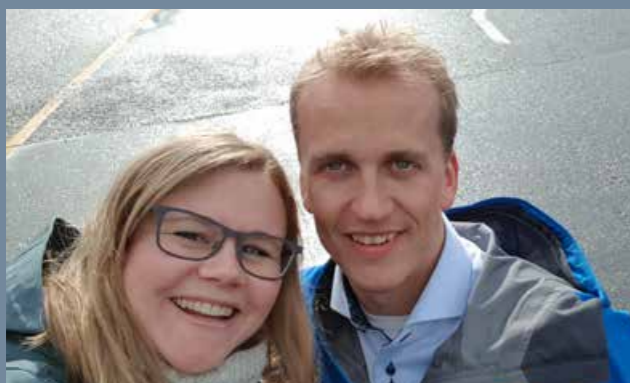
- 1 Årsrapport for Trygg Trafikk Hordaland 2019
- 2 Årsrapport for Trygg Trafikk Sogn og Fjordane 2019

ÅRSRAPPORT | 2019

Trygg Trafikk Hordaland



TRYGG TRAFIKK



Distriktsleiar: Knut Olav Røssland Nestås
Medarbeidar: Åslaug Bergsvåg, prosjektleiar for Hjartesone

Postboks 7900
 5020 Bergen
 Telefon: 412 06 132
 E-post: nestas@tryggtrafikk.no

Prosjektleiar for Hjartesone Åslaug Bergsvåg og distriktsleiar Knut Olav Nestås jobbar fulltid for Trygg Trafikk i Hordaland. I tillegg jobba Kjell Sandal, Trygve Hillestad og Arne Aase honorarbasert for Trygg Trafikk i Hordaland i 2019. Foto: Trygg Trafikk.

TRYGG TRAFIKK I HORDALAND

Trygg Trafikk sitt arbeid i Hordaland er styrt av Trygg Trafikk sin strategi for 2018–2025 og handlingsplan for 2018–2019, i tillegg til Hordaland sin regionale transportplan.

Distriktskontoret i Hordaland vart oppretta i 1987. Distriktsleiaren har kontor plass i Bergen og leiar Trygg Trafikk sitt arbeid i fylket. Distriktsleiaren er løna av Trygg Trafikk, mens aktivitetsmidlar, utgifter til kontorhald og reiseutgifter vert dekte av Hordaland fylkeskommune.

Frå 2020 vert det oppretta regionar i tråd med det nye fylkeskartet. Hordaland vil inngå i regionen Trygg Trafikk Vestland.

SAMARBEIDSPARTNARAR

Trygg Trafikk har i løpet av eit år dialog og samarbeid med ei rekkje aktørar i Hordaland, til dømes: ATL, politiet og andre nød-etatar, UP, Hordaland fylkeskommune, Statens vegvesen, Vegtilsynet, kommunane, DNK, forsikrings-selskap og frivillige organisasjonar som MA, NAF, KNA, Røde Kors, Personskadeforbundet, SLF og NCF. Bergen kommune er verd å nemna, særleg sidan det her i 2018 har vore eit utstrekt prosjektsamarbeid om Hjartesone med byrådsavdelingane for byutvikling og barnehage, skule og idrett, bymiljøetaten, plan- og bygningsetaten, etat for bygg og eigedom og skuleleiinga ved fleire av skulane i byen. Det er Bergen kommune som er prosjekteigar for Hjartesone-prosjektet, men prosjektleiinga er vedteke lagt til Trygg Trafikk Hordaland i ei stilling samfinansiert med Hordaland fylkeskommune ved FTU.

MEDLEMAR

Trygg Trafikk-medlemar i Hordaland: Austevoll, Austrheim, Bømlo, Eidfjord, Fitjar, Fjell, Kvam, Kvinnherad, Lindås, Masfjorden, Radøy, Sund, Sveio, Vaksdal, Øygarden. I tillegg er Hordaland fylkeskommune medlem gjennom FTU.

TRAFIKKSİKRE KOMMUNAR I HORDALAND

Austrheim, Bømlo, Kvinnherad, Lindås, Sund og Vaksdal er alle godkjende kommunar. Kvam herad er i prosess for å verta godkjend.

*Trygg Trafikk sitt samfunnsoppdrag er å arbeida for **best mogleg trafikktryggleik for alle**. Trygg Trafikk står i ei særstilling ved å vera **den einaste aktøren som berre arbeider med trafikktryggleik**.*

INNHALD

Dette er Trygg Trafikk.....	4
Omkomne i vegtrafikken	5
Trygge og sikre barn.....	6
Trafikksikker ungdomstid	8
Tryggleik for fotgjengarar og syklistar	10
Systematisk trafikktryggingsarbeid	11
Betre trafikktryggleik og trafikksikker åtferd.....	12
Økonomi og finansiering	14
Framtidige behov og moglegheiter	15

ÅRSRAPPORT HORDALAND 2019

REDAKTØR: Knut Olav Røssland Nestås
 KORREKTUR: Nye Tillen
 DESIGN: October Design AS
 FORSIDEFOTO: Refleksdagen i 2019 vart mellom anna markert med eigen stand på Torgallmenningen.

www.tryggtrafikk.no/hordaland

Dette er Trygg Trafikk

Trygg Trafikk sitt samfunnsoppdrag er å arbeida for best mogleg trafikktryggleik for alle. Trygg Trafikk står i ei særstilling ved å vera den einaste aktøren som berre arbeider med trafikktryggleik.

Me syter for at trafikkopplæring og informasjon om trafikktryggleik når ut til barnehagar, skular og resten av befolkninga. Målet er å få folk til å ta klokare val i trafikken. Gjennom konseptta Trafikksikker kommune, Trafikksikker barnehage og Trafikksikker skule bidreg me med rådgjeving, struktur og tiltaksplanar for å skapa auka trafikktryggleik. Trygg Trafikk jobbar også med haldningskampanjar og med å få trafikantar til å bruka trafikktryggingsutstyr. Trafikantane sin kompetanse vil ha stor innverknad på trafikktryggleiken i mange år framover.

Samarbeidspartnar og pådrivar nasjonalt og lokalt

Trygg Trafikk fungerer som bindeledd mellom frivillige aktørar og offentlege myndigheiter nasjonalt og lokalt. Organisasjonen møter i Kontaktutvalet for trafikktryggleik (KTS) og har ansvar eller delansvar for 35 tiltak i Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg 2018–2021. Trygg

Trafikk sine distriktsleiarar har ei sentral rolle i det kommunale og fylkeskommunale trafikktryggleiksarbeidet.

Nettverksbyggjar og medlemsorganisasjon

Trygg Trafikk er ein ideell, landsdekkjande medlemsorganisasjon. Trygg Trafikk byggjer nettverk og samarbeider med medlemsorganisasjonane om politiske saker som har innverknad på trafikktryggleiken. Medlemar i Trygg Trafikk er i hovudsak kommunar, fylkestrafikktryggleiksutval (FTU), bedrifter og andre landsdekkjande organisasjonar.

Finansiering

På nasjonalt nivå vert Trygg Trafikk finansiert over statsbudsjettet og gjennom frie midlar og prosjektkjøp frå Finans Norge og forsikringsselskapa. Lokale aktivitetar rundt om i landet vert finansierte gjennom tilskot frå fylka.

TRYGG TRAFIKKS HOVUDOMRÅDE

Trygg Trafikk har frå 2018 ein ny strategi som gjeld for 2018–2025.

I strategien peikar me ut fem hovudområde:

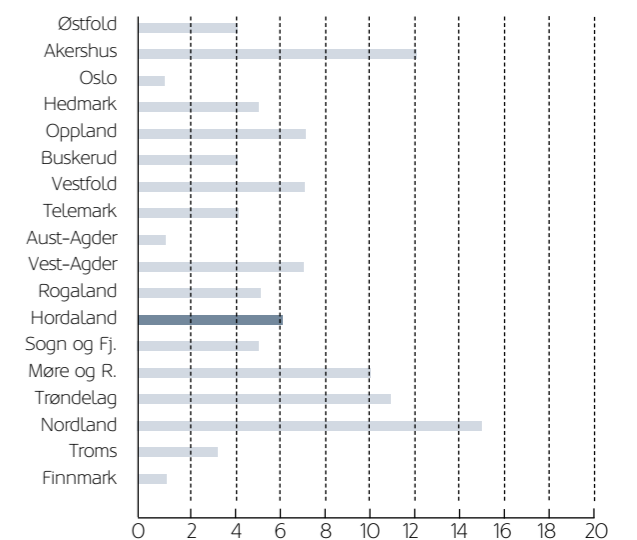
1. Trygge og sikre barn
2. Trafikksikker ungdomstid
3. Tryggleik for fotgjengarar og syklistar
4. Systematisk trafikktryggingsarbeid
5. Betre trafikktryggleik og trafikksikker åtfærd



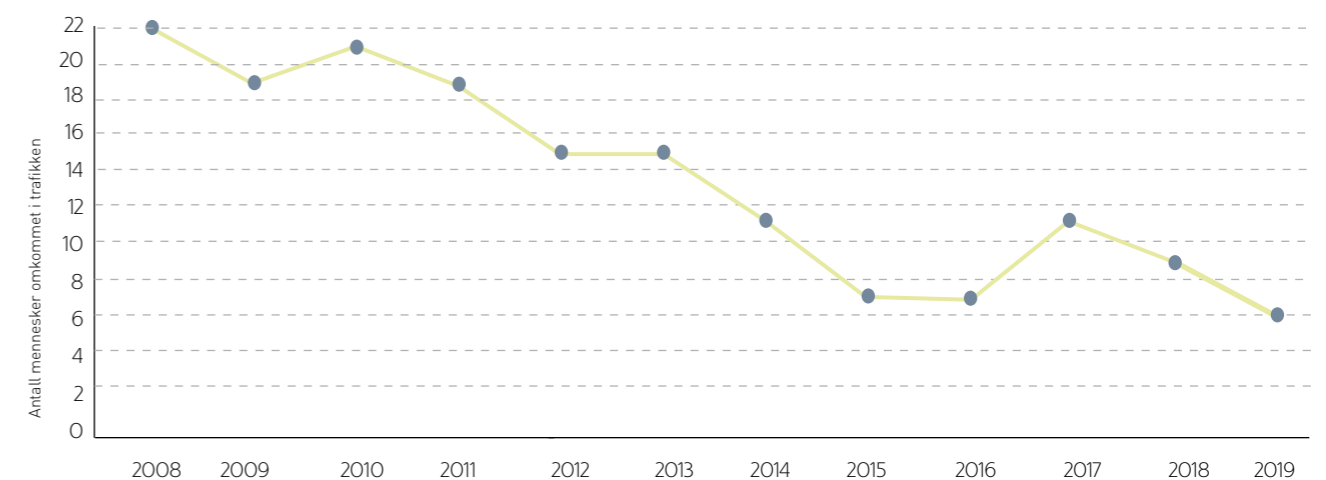
Seks omkom i trafikken i Hordaland i 2019

Når me veit kva konsekvensar ei trafikkulykke fører med seg, er det også klart at alle krefter må halda fram det viktige førebyggjande trafikksikringsarbeidet. Målsetjinga vår må vera å førebyggja trafikkulykker ut frå ein tanke om at trafikken er ein fellesarena for oss alle, ein arena me er avhengige av for å fungera som einskildmenneske og som samfunn. Difor vert det desto meir urettvist og meiningslaust når så mange trafikkulykker skjer, og det utgjør framleis ei omfattande samfunnsutfordring når me ser samla på skadestatistikken og talet på omkomne. Historisk sett er seks omkomne eit lågt tal for Hordaland sin del, men det er likevel seks for mange. Dei seks ulykkene skjedde på høvesvis privat veg (1), E16 (1), E39 (3) og fylkesveg (1).

OVERSIKT ANTALL OMKOMNE PER FYLKE I 2019



VEGTRAFIKKULYKKER MED OMKOMNE I HORDALAND 2008–2019



1. Trygge og sikre barn

Overordna mål: Ingen barn omkjem eller vert hardt skadde i trafikken.

I 2019 omkom ingen barn i trafikken. Talet på trafikkulykker med barn er kraftig redusert dei seinare åra, og Trygg Trafikk vil bidra til å oppretthalda den positive utviklinga, også for nye generasjonar. Det er framleis trong for stor innsats for å klara dette. Me har liten kunnskap om skadetel for barn som mjuke trafikantar. Trafikktryggleik for barn er dei vaksne sitt ansvar.

Trygg Trafikk sørgjer for å gje trafikkopplæring til barn og unge gjennom utdanningssystemet. Det gjeld også barn, unge og vaksne frå land med ein annan trafikkultur. Me oppfordrar til systematisk trafikkopplæring av to grunнар: I eit kortsiktig perspektiv skal barn læra kva som er sikkert, og kva som er farleg, slik at dei unngår ulykker. I eit langsiktig og førebyggjande perspektiv er det viktig å etablera gode vanar og skapa ein god tryggleikskultur.

Mange barn vert feilsikra i bil og buss, og mange opplever skulevegen som utrygg. Det er ei utfordring at trafikktryggleik ikkje alltid inngår som ein naturleg del av samarbeidet mellom heim, barnehage og skule. Trygg Trafikk er ein pådrivar for at barn skal vera trygge og sikre i trafikken. Me vil at myndigheitene skal leggja større vekt på omsynet til barn og unge i planlegginga av transportsystemet, både nasjonalt, regionalt og lokalt.

Difor var sentrale tiltak for Trygg Trafikk i Hordaland i 2019 mellom anna rekruttering av barnehagar som medlemar i Barnas Trafikkklubb, å sikra god distribusjon av læringsressursane våre knytte til refleks, trafikk- og sykkelopplæring og å jobba for å stimulera til gjennomføring av gode trafikkaksjonar kringom i fylket.

Arbeid med Hjartesone-prosjektet har stått sentralt i Bergen, og samtidig har me lagt til rette for at skular som har meldt interesse, har fått informasjon og materiell til å gå i gang med arbeidet. Hovudtrykket har likevel vore i Bergen, med synfaringar, utformingar av trafikkisikringsplanar for skulane og samarbeid med Bergen kommune, fylkeskommunen og Statens vegvesen kring aktuelle tiltak.

Samarbeidet med Norges Cykleforbund om tidlegare Alle barn sykler, noverande Sykkelskids, har vore viktig også i 2019. Dette samarbeidet er med på å sikra god spreiding av læringsressursane våre, noko som igjen er med på å kvalitetssikra gjennomføringa av trafikkopplæringa mange stader.

Andre relevante tiltak var samarbeid om teljingar

”
Arbeid med Hjartesone-prosjektet har stått sentralt i Bergen, og samtidig har me lagt til rette for at skular som har meldt interesse, har fått informasjon og materiell til å gå i gang med arbeidet.



Kompetanseheving for faggrupper er eit viktig satsingsområde for Trygg Trafikk, gjennom tilbud som gode læringsressursar og kurstilbod. Her frå sykkelkurs for lærarar i Knarvik.

kring barnesikring med Utrykkingspolitiet, oppfølging av trafikkisikre barnehagar og skular, lærarkurs om trafikkopplæring i grunnskulen, kurs om sikring av barn i bil og skuleutsending på vårparten med informasjon og rettleiing i bruk av læringsressursane våre. Særleg satsing her er gjennomføring av Sykkelprøven. Sykkelprøven finst i trykt format som kan bestillast i Trygg Trafikk sin nettbutikk, og ligg samtidig tilgjengeleg ute gratis på nettsidene våre.

Skulestartaksjonane var eit viktig startskot for andre halvår. Av regionale og lokale tiltak vart det gjennomført ein innleiande og koordinert aksjon ved Skeie skole, også for å markera det pågåande arbeidet med Hjartesone, saman med FAU, skuleleiinga, Statens vegvesen og politiet. Fleire slike aksjonar vart gjennomførte både i og utanfor Bergen – først og fremst knytte til Hjartesone som overordna tematikk i samband med skulestart.

Samtidig sikra Trygg Trafikk mediemerkeemd kring tematikken med distribuering av ei pressemelding om at det no straks var 6000 nye førsteklassingar på veggen i Hordaland, og at tida var inne for å få ned farten og skjerpa

merksemnda. Pressemeldinga var på trykk i fleire lokalaviser i Hordaland.

Trygg Trafikk har delteke ved fleire refleksaksjonar ved skular i løpet av hausten. Andre viktige aktivitetar i andre halvår var gjennomføring av vervekampanje for Barnas Trafikkklubb, Trafikkteateret «Ville veier», skuleutsendingar med tips om refleksaktivitetar og aksjonar kring dette. For 2019 har det vore eit tett og godt samarbeid med samferdselsavdelinga i fylkeskommunen om utsending av refleks, der utsendingane i hovudsak har vorte koordinerte av Trygg Trafikk. I løpet av sesongen er om lag 11 000 refleksar sende ut. Fleirtalet går til barnehagar, skular og helsestasjonar, som jo er svært viktige opplæringsinstitusjonar også for oss som jobbar med trafikktryggleik.

Også i 2019 har Trygg Trafikk hatt ein permanent stand i Trafikkisikkerhetshallen i Bergen. Standen har Barnas Trafikkklubb og sikring av barn i bil som tema, og det er ein monitor på standen som viser relevante filmar for riktig sikring av barn i bil, i tillegg til ein film med trafikkklubben sin maskot, Lyset.

2. Trafikksikker ungdomstid

Overordna mål: Færre ungdommar omkjem eller vert hardt skadde i trafikken.

Færre ungdommar i alderen 15–24 år har omkome eller vorte hardt skadde i trafikken dei siste åra. Likevel er ungdom, spesielt unge bilførarar, framleis høgt representerte på ulykkesstatistikken. I arbeidet mot nullvisjonen er ungdom ei viktig målgruppe. Ungdom vert eksponerte for trafikkfarlege situasjonar på fleire måtar. I byane vel unge ofte kollektivtransport, og dei går eller sykklar framfor å køyra bil. I distrikta er bilen viktigare. Det er mange som brukar bil til skule og aktivitetar, og i ein del miljø er bilen ein viktig hobby. Dei som er opptekne av bil, køyrer meir enn andre og er dermed potensielt meir utsette for ulykker. Trygg Trafikk har to tilnærmingar i ungdomsarbeidet. Hovudsatsinga er opplærings-tiltak i skulen. Desse tiltaka er retta mot alle. Hensikta med tiltaka er å styrkja den gode åtferda. I tillegg er det nødvendig å retta spesielle tiltak mot dei mest risikoutsette ungdommane.

I ungdomsarbeidet har Trygg Trafikk i Hordaland nokre svært viktige møtearenaer med ungdomane. Sentrale stikkord er trafikk som valfag i ungdomsskulen, samarbeid med hovudrussestyret, russetiltak og #ErDuSikker?-kampanjen. For 2019 har det difor vore jobba særleg med desse tiltaksområda, noko som har resultert i følgjande aktivitetar: Året vart innleia med tett samarbeid med hovudrussestyret, som gjorde ein svært god jobb som bindeledd opp mot russestyra og russekullet i 2019. Samarbeidet er formalisert gjennom ei eiga samarbeidsgruppe for russefeiringa. Gruppa har medlemar frå politiet, helsesøstertenesta, rektorar og Trygg Trafikk, og er leia av opplæringsavdelinga i fylkeskommunen. Sentrale aktivitetar som ein del av samarbeidet her er møte med russebilsjåførar, foreldremøte og distribusjon og framsnakking av russearrangement som det i Grieghallen og russe-bussen i Åsane.

Det at me i Trygg Trafikk får så gode høve til tett samarbeid med mellom anna fylkeskommunen, Statens vegvesen og politiet, for å nemna nokon, er svært verdifullt og gjer at ulike aktivitetar vert sette i system for ei trygg og god russetid. Her er det verd å nemna stødig koordinering frå opplæringsavdelinga i fylkeskommunen, særleg ved Venke Barrikmo. Fylkesdirektøren for opplæring har også vore tydeleg på verdien av dette samarbeidet, og har vore med på fleire møte for å understreka kor viktig dette er

”
Det at me i Trygg Trafikk får så gode høve til tett samarbeid med mellom anna fylkeskommunen, Statens vegvesen og politiet, for å nemna nokon, er svært verdifullt og gjer at ulike aktivitetar vert sette i system for ei trygg og god russetid.

for fylkeskommunen. Det at politiet og Statens vegvesen er tett på arbeidet, gjer også at me som alle jobbar med trafikktryggleik på ulike vis, kan koordinera innsatsen og spissa satsinga vår inn mot ulike aktivitetar gjennom samarbeidet. Statens vegvesen er til dømes svært sentrale i godkjenninga av køyretøy og med informasjon om kor nivået ligg for godkjenning av eksempelvis russe-bussar, politiet er sentrale i gjennomføring av foreldremøte



Russearrangement om trafikktryggleik i regi av FTU og Trygg Trafikk, Grieghallen 26. april 2019. Om lag 3000 russ deltok.

og i direkte kontakt med dei mange russestyra ved dei vidaregåande skulane, mens Trygg Trafikk har koordinatransvar for gjennomføring av arrangementet i Grieghallen og russebusen.

Hovudrussestyret forpliktar seg til eit samarbeid med gruppa gjennom eigen samarbeidsavtale utforma av opplæringsavdelinga i fylkeskommunen. I 2019 fungerte dette svært bra, noko som også resulterte i god deltaking både på russebusen og i Grieghallen. Fredag 26. april vart arrangementet i Grieghallen gjennomført med om lag 3000 russ til stades, fordelt på to forskjellige økter kl. 09.30 og kl. 12.00. Arrangementet fekk gode tilbakemeldingar. Jamn oppslutnad over tid viser at arrangementet framleis høver godt inn som ein del av førebuinga til russetida. Trygve Hillestad, som har vore primus motor gjennom mange år, hadde denne rolla også i 2019. Seinare same dag vart også russebusen gjennomført med om lag 150 påmelde køyretøy. Som tidlegare år var det også svært mange frivillige som deltok, og mange ulike etatar og organisasjonar som var med og bidrog til at dette vart ein fin dag for russekullet.

Også i 2019 vart #ErDuSikker? gjennomført i Hordaland, med fire påmelde vidaregåande skular: Stend, Os, Knarvik og Fusa. 2019 har som tidlegare år også vore eit viktig år for å få ut god informasjon om moglegheita som ligg i valfaget trafikk for ungdomsskuletrinnet. I fleire år har me no gjennomført nettverkssamlingar for lærarar som underviser i valfaget i ungdomsskulen, og me byrjar etter kvart å få ein del lærarar på kontaktlista vår.

Alle ungdomsskular får årleg informasjon om valfaget trafikk. Dei får også tilbod om å delta på nettverkssamlinga for lærarar, normalt i mars eller april. I samband med nettverkssamlinga tilbyr me også lærarar økonomisk støtte til innkjøp av lærebøker og anna materiell, eit tilbod fleire skular har nytta seg av. Dette er ein enkel og effektiv måte for å stimulera til meir praktisk retta og systematiske opplæringsaktivitetar kringom i fylket. Trygg Trafikk ser for seg å vidareføra dette arbeidet i 2020, etter oppskrift frå tidlegare år. Elles bør det også nemnast at me har rettleia og støtta fleire ungdomsbedrifter i arbeidet deira. Felles for desse ungdomsbedriftene er at dei har trafikktryggleik som tema.

Avslutningsvis er det verd å nemna at Trygg Trafikk har delteke på fleire trafikkdagar i løpet av året, der den mest omfangsrike er i Knarvik, for 800 ungdomsskuleelevar. Alle tiandeklassane i fylket får også magasinet Underveis, som er eit blad Trygg Trafikk har regien på, og som set trafikktryggleik på dagsordenen.

3. Tryggleik for fotgjengarar og syklistar

Overordna mål: *Det skal verta tryggare å sykla og gå.*

Det er ei nasjonal satsing at fleire skal gå og sykla, og målet er at dette ikkje skal føra til fleire ulykker. Det er mange utfordringar som gjer det krevjande å oppnå dette. Mange vegar er ikkje tilrettelagde for gåande og syklande. Mange syklistar brukar ikkje sykkelhjelm, sjølv om det reduserer risikoen for alvorleg hovudskade. Refleksbruken blant fotgjengarar er framleis for låg, noko som gjev auka risiko for påkøyringar. Trygg Trafikk følgjer nøye med i ulykkesutviklinga og formidlar kunnskap om tryggleik for fotgjengarar og syklistar. Me er ein pådrivar for at tilgjengeleg ulykkesstatistikk gjev eit rett bilde av risikonivået, og for at personskadeulykkene på sykkel vert rapporterte.

Døme på viktige tiltak for Trygg Trafikk når det kjem til dette satsingsområdet, er informasjons- og kampanjearbeid, noko som i 2019 mellom anna vart rigga gjennom hjelmskampanjen «Verre er det ikke» om våren og reflekskampanjen «Mørket kommer» om hausten. Her følgjer me Trygg Trafikk sentralt sine målsetjingar om spreining, mellom anna ved å tipsa om relevant materiell, kampanjefilmar og så vidare i samband med infoskriv til skular, barnehagar, helsestasjonar og i kontakt elles med relevante målgrupper. I tillegg er det viktig for oss å tipsa foreldre, lærarar, barnehagetilsette og andre om dei mange aktivitetane me har på nettsida vår. Desse aktivitetane tek føre seg nettopp sikringsutstyr som sykkellys, sykkelhjelm og refleks.

Me markerte også i 2019 den årlege refleksdagen, tredje torsdag i oktober. I år samarbeidde me med samferdselsavdelinga i fylkeskommunen om gjennomføringa, der me hadde stand på Torgallmenningen. I tillegg samarbeidde me med politi, NLF og andre om refleksaksjon på Garnes. I samband med sykkel- og refleksseongen hadde også Trygg Trafikk pressemeldingar me sende ut for å få merksemd kring tematikken. Gjennom tett samarbeid med fylkeskommunen sende me ut om lag 11 000 refleksar i perioden september–desember. Arne Aase var leigd

inn og hjelpte til med å koordinera utsendingane. Arne og Kjell Sandal var også sentrale i delar av gjennomføringa av sykkellykt-kampanjen #bruksykkellys. I 2019 utarbeidde me ein kampanje i samarbeid med Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune, med eige materiell. Kampanjen vart særst godt motteke, og me gjennomførte skulebesøk, lyktaksjonar og samarbeid med idrettslag. Kampanjen fekk fleire medieoppslag og er noko me ønskjer å vidareutvikla og vidareføra i 2020.



4. Systematisk trafikktryggingsarbeid

Overordna mål: *Kommunar og fylkeskommunar arbeider systematisk med trafikktryggleik.*

Kommunar og fylkeskommunar har eit viktig ansvar for innbyggjarane sin trafikktryggleik, mellom anna som veg-eigar, skuleeigar og arbeidsgjevar. Trafikktryggleik er eit tverrfagleg område, og samordning av arbeidet er ei utfordring. Trafikksikker kommune og Trafikksikker fylkeskommune er godkjeningsordningar utvikla av Trygg Trafikk. Kriteria byggjer på eksisterande lover og er ei hjelp for kommunar og fylkeskommunar til å systematisera trafikktryggingsarbeidet på tvers av sektorar. Folkehelsearbeidet er sentralt i kommunar og fylke, og det er naturleg å knyta trafikktryggleik til det ulykkesførebyggjande helsearbeidet.

I 2019 har ei gjennomgåande og særst viktig problemstilling for Trygg Trafikk i Hordaland vore organiseringa av framtidig regionalt trafikksikringsarbeid, mellom anna å verna om FTU-modellen. Difor har Trygg Trafikk gjeve fellesnemnda fleire innspel med tilrådingar til organisering og hatt fleire møte med politiske og administrative avgjersletakarar, der me har presentert innspela våre. Fellesnemnda enda med å vidareføra FTU-modellen, noko me er nøgde med, då det også gjer det lettare å styrkja det systematiske trafikksikringsarbeidet vidare.

Når det kjem til Trafikksikker kommune, har det både vorte jobba med oppfølging av godkjende Trafikksikre kommunar i Hordaland og med regodkjenning av nokre av dei. I tillegg har me jobba med rekruttering av nye. Austrheim, Vaksdal, Lindås, Bømlo, Sund og Kvinnherad er godkjende per 31.12. Kvam herad er i prosess, og det har i 2019 vore samarbeidd tett mellom anna om framdrift og ny trafikksikringsplan for heradet. Denne planen ligg tett opp mot konseptet Trafikksikker kommune. Kvam herad ligg an til å verta godkjend våren 2020.

Når det kjem til regodkjenning, vart Vaksdal regodkjend i desember 2019. Austrheim ligg an til å verta regodkjend første halvår 2019. Når det kjem til Lindås, må me leggja opp til eit litt anna løp her med tanke på kommunesamanslåinga, noko me har hatt dialog med kommunen om og ein plan for i 2020. Me reknar med å rekruttera inn fleire nye kommunar i 2020.



Regodkjenning av Vaksdal som Trafikksikker kommune i desember 2019.

5. Betre trafikktryggleik og trafikksikker åtfærd

Overordna mål: Trafikktryggleiken i samfunnet må betrast.

Talet på alvorlege trafikkulykker er sterkt redusert, men me er framleis eit godt stykke unna nullvisjonen om at ingen skal omkoma eller verta alvorleg skadde i trafikken. Trafikantane si åtfærd er ei medverkande årsak til dei fleste dødsulykker. Dette gjeld særleg ruskøyring, høg fart og manglande førardyrktigheit. Distraksjonar har vorte eit aukande problem i trafikken. Trygg Trafikk arbeider målretta for at myndigheiter, næringsliv, organisasjonar og enkeltpersonar skal ha eit bevisst forhold til tryggleik, og for at dei skal vera motiverte til å ta sikre val i trafikken.

Ein årleg, viktig aktivitet tidleg på året er minnemarkeringa. For 2019 fann denne stad 21. februar, og ho vart gjennomført på Torgallmenningen, der det var appellar frå FTU-leiar Jon Askeland og Knut Olav Nestås. Deretter gjekk me i fakkeltog til Korskirken, der siste del av arrangementet fann stad.

Elles på året merkar me også at temaet betre trafikktryggleik og trafikksikker åtfærd er noko som engasjerer både vanlege folk og media. Difor har det også i 2019 vore fleire mediasaker om manglande merksemd, manglande bruk av sikringsutstyr, høg fart og statusoppdateringar om ulykkesutvikling i fylket. Trygg Trafikk har også forsøkt å setja temaet på dagsordenen gjennom eigne pressemeldingar og lesarinnlegg til lokal- og regionaviser.

Fleire viktige pådrivarsaker er også verd å nemna, som: Pådrivararbeid for å sikra godt fylkeskommunalt trafikksikringsarbeid i samband med regionreforma, høyringsuttalar frå FTU om betre skaderegistrering, fråværgrensa i samband med føraropplæring og i samband med nytt læreplanverk og tilhøyrande

”

Elles på året merkar me også at temaet betre trafikktryggleik og trafikksikker åtfærd er noko som engasjerer både vanlege folk og media. Difor har det også i 2019 vore fleire mediasaker om manglande merksemd, manglande bruk av sikringsutstyr, høg fart og statusoppdateringar om ulykkesutvikling i fylket.



FTU-leiaren i Hordaland og seinare fylkesordførar i nye Vestland, Jon Askeland, heldt innlegg på Trygg Trafikk sin nasjonale trafikksikringskonferanse om korleis me jobbar med trafikktryggleik hjå oss.

kompetansemål for trafikkopplæring, for å nemna noko.

Trygg Trafikk har i 2019 delteke på ei rekkje arrangement som er relevante for tematikken betre trafikktryggleik og trafikksikker åtfærd, eksempelvis ved kurs for friomsorgen, lærlingesamlingar, undervisning ved Solvik syn- og mestringscenter, forskjellige trafikkdagar for barne- og ungdomsskular og føredrag på folkehøgskular.

Den årlege trafikksikringsdagen på seinsommaren er ein viktig aktivitet for oss i løpet av året, og han vart gjennomført laurdag 14. september på Festplassen. Dei same aktørane som i 2018 samarbeidde om tiltaket, mellom anna Personskadeforbundet, NAF, Skyss, nødetatane og NLF, for å nemna nokon. To ulykkesdemonstrasjonar vart gjennomførte.

Eit anna viktig arrangement det vert samarbeidd godt om, er den regionale trafikksikringskonferansen i regi av Hordaland fylkeskommune. Dei siste åra har det vore god dialog om innhaldet, og me opplever at konferansen i stor grad fokuserer på det breie, førebyggjande trafikksikringsarbeidet.

Det var også god oppslutnad frå Hordaland på den nasjonale trafikksikringskonferansen, der mellom anna FTU-leiar Jon Askeland og folkehelsekoordinator i Bømlo kommune, Anne Beth Njærheim, heldt innlegg. Me samarbeider med MA – Rusfri Trafikk i Hordaland om årlege reflekskeljingar, og teljingane for 2019 synte ein bruksprosent på 48 % i fylket, med klart betre bruksprosent utanfor tettbygde strøk enn innanfor.

Når det kjem til sikring av barn i bilteljingane, skjer desse teljingane i samarbeid med Utrykkingspolitiet. Teljingar her viser at 59 % av barna mellom 1 og 3 år sit bakovervendte. I 2010 gjorde 20 % det, noko som viser ei svært god utvikling over tid. Det bør også nemnast at Trygg Trafikk deltek i mange viktige og gode samarbeidskonstellasjonar, som til dømes Trafikkfagleg Samarbeidsutval i Nordhordland (TSU). TSU vart tildelt FTU sin årlege trafikksikringspris i 2019, med bakgrunn i langvarig og omfattande førebyggjande innsats i trafikksikringsarbeidet.

Økonomi og finansiering

Distriktsleiaren i Trygg Trafikk vert løna av Trygg Trafikk. Tiltak i fylket, reiseutgifter og utgifter til kontorhald vert dekte av Hordaland fylkeskommune. Det er også ei fulltidsstilling prosjektfinansiert av Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune frå og med februar 2018 til utgangen av 2020, i samband med Hjartesone-prosjektet.

Aktivitetsmidlane frå FTU utgjorde 800 000 kr av inntektene i 2018. I tillegg var reise- og kontorbudsjettet for 2019 på 167 000 kr. Opplæringsavdelinga støtta russerebusen med 40 000 kr, og Bergen kommune støtta russearrangementet i Grieghallen med 10 000 kr. Trygg Trafikk var også kontraktspart på vegner av FTU og Trygg Trafikk om leige av Grieghallen (jf. 140 000 kr avsette i FTU-budsjettet for 2019). Sjå elles eigen tabell for Hjartesone-prosjektet; her hadde FTU også eit prosjektbidrag på 500 000 kr. Rest-erande sum kjem frå Bergen kommune ved byrådsavdelinga for byutvikling, tilsvarande 250 000 kr, og frå byrådsavdelinga for barnehage, skule og idrett, med 250 000 kr.

Sidan midlane Trygg Trafikk Hordaland har fått tildelt i 2019, kjem frå ulike kjelder, er det også nødvendig å forklara aktivitetsmidlane for seg og prosjektmidlane til Hjartesone åtskilt frå desse. Når det kjem til aktivitetsmid-

lane, er desse gjorde opp, med eit minimalt mindreforbruk på 321 kr. Nokre mindre omdisponeringar er gjorde. Bakgrunnen for meirforbruket for Trafikksikker kommune med tilhøyrande omdisponeringar er høg aktivitet i dei trafikksikre kommunane.

For Hjartesone-prosjektet sin del er dei største kostnadane knytte til løn, sosiale kostnader og reiseverksemd for prosjektleiar. Dei attståande midlane er tenkt nytta til å dekkja ein rapport frå Norconsult som skal skildra aktuelle fysiske og ikkje-fysiske Hjartesone-tiltak. Avtalen for rapporten vart inngått i 2019, men kostnaden kjem ikkje før i 2020. Det er venta at det som er att av attståande midlar for 2019, vil gå med til arbeidet med rapporten. Rapporten er vurdert å vera svært viktig, både for å synleggjera aktuelle Hjartesone-tiltak for å skissera korleis ein kan redusera foreldrekøyring, auka andelen syklende og gåande, og for å synleggjera korleis ein kan sikra betre trafikktryggleik kring skuleområda. Eit slikt arbeidsdokument manglar per i dag og trengst i vidare arbeid, særleg med tanke på at Bergen kommune med tid og stunder skal overta prosjektleiinga og setja Hjartesone-prosjektet i dagleg drift.

Aktivitetsmidlar	Overført frå 2018	Inntekter 2019	Kostnader 2019	Saldo 2019 Overførast til 2020
18 - Opplæringsarbeid/kurs	1 247	236 852	238 098	0
22 - Russ og vgs.	88	322 821	319 900	3009
23 - #bruksykkellys	0	141 633	141 633	0
24 - Trafikksikre kommunar	460	263 148	266 054	-2445
29 - Fylkesaktivitetar	376	167 179	167 555	0
99 - Reise, kontor og administrasjon	754	167 000	167 997	-243
SUM	2 925	1 298 633	1 301 237	321
Prosjektmidlar Hjartesone				
92 - Hjartesone	65 019	1 000 000	723 175	341 844
SUM	65 019	1 000 000	723 175	341844

Framtidige behov og moglegheiter

To av Trygg Trafikk sine viktigaste samarbeidspartnarar gjennomgår omorganiseringar, nemleg Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune. Me vil jobba for å sikra at trafikksikringsarbeidet vert godt teke vare på gjennom desse prosessane. Det som er overordna for oss, er at me som samla fagmiljø evnar å retta blikket framover og å ha solide ambisjonar for trafikksikringsarbeidet. Likevel er det ikkje til å koma unna at avklaringar kring strukturar i nye Vestland fylkeskommune er viktige for alle involverte. Trygg Trafikk kjem til å halda fram samarbeidet med fylkeskommunen, for å sikra at Vestland fylkeskommune vert ein minst like aktiv pådrivar for trafikktryggleik. Det er også heilt klart at Statens vegvesen framleis vil vera ein svært viktig samarbeidspartnar, både for den nye fylkeskommunen og for Trygg Trafikk. Sjølv om mykje er uklart, vil det vera viktig å tydeleggjera ambisjonar for trafikksikringsarbeidet vidare utover i 2020 og vidare. Trygg Trafikk vil også jobba for at den nye fylkeskommunen får eit planverk for trafikktryggleik og klare rammer for vidare innsats. Eit viktig fundament i dette arbeidet er dei nasjonale målsetjingane i Nasjonal transportplan og Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2018–2021. Me vil jobba for at kjennskap

til nasjonale målsetjingar er godt etablert og forankra i vidare arbeid. For Trygg Trafikk vil det vera særleg viktig at arbeidet med trafikantretta arbeid vert forsterka, til dømes kanalisert gjennom Hjartesone, Trafikksikker kommune, Barnas Trafikkklubb, kampanjesatsing på mellom anna refleks og sykling, opplæringstiltak i skuleverket og kursing av faggrupper. I kontakt med kommunane er det ikkje tvil om at det er ei svært viktig støtte å ha fylkeskommunen med på laget, eksempelvis gjennom arbeidet med Trafikksikker kommune.

I 2020 vil arbeidet med Hjartesone halda fram, og ein ambisiøs framdriftsplan er lagd for skulane i Bergen kommune gjennom Hjartesone-prosjektet. Regional transportplan Hordaland 2018–2029 har også ambisjonar om vidare spreining av Hjartesone i fylket elles. Me treng avklaringar kring om nye Vestland fylkeskommune tenkjer det same, også med tanke på vidare bemanning. Tilsvarande viktig er det med avklaringar kring arbeidet med Trafikksikker fylkeskommune, for å nemna nokre problemstillingar.



Minnemarkeringa for trafikkdrepne i året som var, vart i 2019 gjennomført med eit eige fakkeltog frå Torgallmenningen til Korskirken.

” Trygg Trafikk kjem til å halda fram samarbeidet med fylkeskommunen, for å sikra at Vestland fylkeskommune vert ein minst like aktiv pådrivar for trafikktryggleik.

Samarbeid, kreativitet og mot vert berre viktigare i arbeidet fram mot 2030.

Samarbeid fordi alle vert betre når me deler kunnskap og erfaringar på tvers av sektorane.

Kreativitet fordi me treng andre løysingar i framtida enn dei me har i dag.

Og **mot** fordi det må tøffare grep til viss me skal nå måla me har sett oss.

Jan Johansen
direktør i Trygg Trafikk



TRYGG TRAFIKK

TRYGG TRAFIKK HORDALAND
Postboks 7900
5020 Bergen

Tlf.: 412 06 132
E-post: nestas@tryggtrafikk.no
www.tryggtrafikk.no/hordaland

TRYGG TRAFIKK
Tullins gate 2
Postboks 277 Sentrum
0103 Oslo

Tlf.: 22 40 40 40
hovedkontor@tryggtrafikk.no
www.tryggtrafikk.no

ÅRSRAPPORT | 20 Trygg Trafikk Sogn og Fjordane | 19





Distriktsleiar: Audun Heggstad
 Askedalen 4
 6863 Leikanger
 Telefon: 952 37 438
 E-post: heggstad@tryggtrafikk.no

TRYGG TRAFIKK I SOGN OG FJORDANE

Trygg Trafikk sitt arbeid i Sogn og Fjordane er styrt av Trygg Trafikk sin strategi for 2018–2025 og handlingsplan for 2018–2019, i tillegg til Sogn og Fjordane sin handlingsplan for trafikktrygging for 2018–2021.

Fylkessekretariatet i Sogn og Fjordane vart oppretta i 1984. Distriktsleiaren har kontor plass i Leikanger og leiar Trygg Trafikk sitt arbeid i fylket. Distriktsleiaren er løna av

Trygg Trafikk, medan aktivitetsmidlar, utgifter til kontorhald og reiseutgifter vert dekte av Sogn og Fjordane fylkeskommune.

Frå 2020 vert det oppretta regionar i tråd med det nye fylkeskartet. Sogn og Fjordane vil inngå i regionen Trygg Trafikk Vestland.

SAMARBEIDSPARTNARAR

- Sogn og Fjordane fylkeskommune (FTU, samferdselsavdelinga mfl.)
- Statens vegvesen
- Politiet
- Dei vidaregåande skulane
- Sogn og Fjordane Fotballkrets
- Pensjonistlaga
- Kommunane
- MA, ATL, NAF

MEDLEMAR

- Sogn og Fjordane fylkeskommune
- Aurland kommune
- Flora kommune
- Leikanger kommune
- Høyanger kommune
- Årdal kommune
- Bremanger kommune
- Lærdal kommune
- Naustdal kommune

TRAFIKKSİKRE KOMMUNAR I SOGN OG FJORDANE

- Årdal kommune
- Gloppen kommune
- Eid kommune
- Høyanger kommune

Trygg Trafikk sitt samfunnsoppdrag er å arbeide for **best mogleg trafikktryggleik for alle**. Trygg Trafikk står i ei særstilling ved å vere **den einaste aktøren som berre arbeider med trafikktryggleik**.

INNHALD

Dette er Trygg Trafikk.....	4
Omkomne i vegtrafikken	5
Trygge og sikre barn.....	6
Trafikksikker ungdomstid	7
Tryggleik for fotgjengarar og sykklistar	8
Systematisk trafikktryggingsarbeid	9
Betre trafikktryggleik og trafikksikker åtferd.....	10
Framtidige behov og moglegheiter.....	10
Økonomi og finansiering	11

ÅRSRAPPORT SOGN OG FJORDANE 2019

REDAKTØR: Audun Heggstad
 KORREKTUR: Nye Tillen
 DESIGN: October Design AS

www.tryggtrafikk.no/sognogfjordane

Dette er Trygg Trafikk

Trygg Trafikk sitt samfunnsoppdrag er å arbeide for best mogleg trafikksikkerheit for alle. Trygg Trafikk står i ei særstilling ved å vera den einaste aktøren som berre arbeider med trafikksikkerheit.

Vi syter for at trafikksikkerheitsopplæring og informasjon om trafikksikkerheit når ut til barnehagar, skular og resten av befolkninga. Målet er å få folk til å ta kloke val i trafikken. Gjennom konseptet Trafikksikker kommune, Trafikksikker barnehage og Trafikksikker skule bidreg vi med rådgjeving, struktur og tiltaksplanar for å skape auka trafikksikkerheit. Trygg Trafikk jobbar også med haldningskampanjar og med å få trafikantar til å bruke trafikksikkerheitsutstyr. Trafikantane sin kompetanse vil ha stor innverknad på trafikksikkerheiten i mange år framover.

Samarbeidspartnar og pådrivar nasjonalt og lokalt

Trygg Trafikk fungerer som bindeledd mellom frivillige aktørar og offentlege myndigheter nasjonalt og lokalt. Organisasjonen møter i Kontaktutvalet for trafikksikkerheit (KTS) og har ansvar eller delansvar for 35 tiltak i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg 2018-2021*. Trygg

Trafikk sine distriktsleiarar har ei sentral rolle i det kommunale og fylkeskommunale trafikksikkerheitsarbeidet.

Nettverksbyggingar og medlemsorganisasjon

Trygg Trafikk er ein ideell, landsdekkjande medlemsorganisasjon. Trygg Trafikk byggjer nettverk og samarbeider med medlemsorganisasjonane om politiske saker som har innverknad på trafikksikkerheiten. Medlemar i Trygg Trafikk er i hovudsak kommunar, fylkestrafikktryggleiksutval (FTU), bedrifter og andre landsdekkjande organisasjonar.

Finansiering

På nasjonalt nivå vert Trygg Trafikk finansiert over statsbudsjettet og gjennom frie midlar og prosjektkjøp frå Finans Norge og forsikringsselskapa. Lokale aktivitetar rundt om i landet vert finansierte gjennom tilskot frå fylka.

TRYGG TRAFIKK SINE HOVUDOMRÅDE

Trygg Trafikk har frå 2018 ein ny strategi som gjeld for 2018-2025.

I strategien peikar vi ut fem hovudområde:

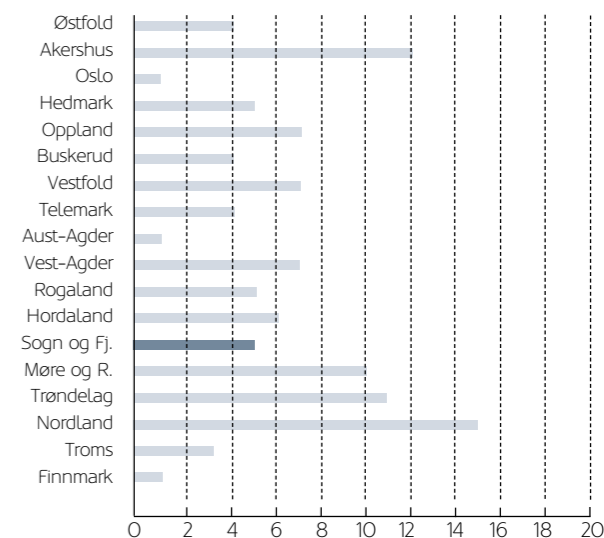
1. Trygge og sikre barn
2. Trafikksikker ungdomstid
3. Tryggleik for fotgjengarar og syklarar
4. Systematisk trafikksikkerheitsarbeid
5. Betre trafikksikkerheit og trafikksikker atferd



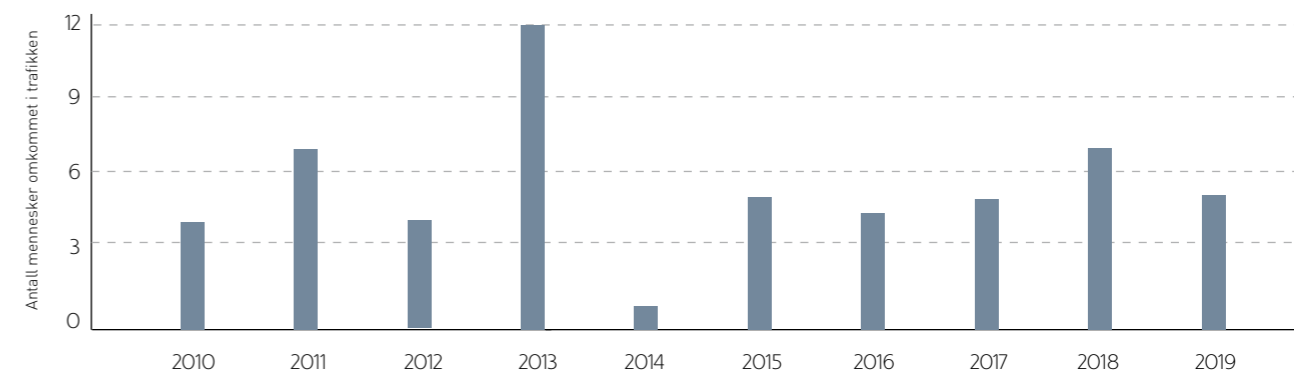
Fem omkom i trafikken i Sogn og Fjordane i 2019

Fem personar omkom på vegane i Sogn og Fjordane i 2019. 148 personar vart skadde i trafikken i 2018, mot 127 personar i 2017. Det vart registrert 113 politirapporterte trafikkulykker med personskadar, mot 96 ulykker året før. I 2018 vart det endelege talet på hardt skadde 29. Ulykkestala for 2019 vil ikkje kome før i juni 2020. Det er spesielt sommarmånadane mai, juni og august som har svært mange ulykker. Gjennomsnitt på omkomne dei siste fem åra er 5,2.

OVERSIKT OVER OMKOMNE PER FYLKE I 2019



OMKOMNE I SOGN OG FJORDANE 2010-2019



1. Trygge og sikre barn

Overordna mål: Ingen barn omkjem eller vert hardt skadde i trafikken.

I 2019 omkom ingen barn i trafikken. Talet på trafikkulykker med barn er kraftig redusert dei seinare åra, og Trygg Trafikk vil bidra til å oppretthalde den positive utviklinga, også for nye generasjonar. Det er framleis trong for stor innsats for å klare dette. Vi har liten kunnskap om skadetel for barn som mjuke trafikantar. Trafikktryggleik for barn er dei vaksne sitt ansvar.

Trygg Trafikk sørgjer for å gje trafikkopplæring til barn og unge gjennom utdanningssystemet. Det gjeld også barn, unge og vaksne frå land med ein annan trafikkultur. Vi oppfordrar til systematisk trafikkopplæring av to grunnar: I eit kortsiktig perspektiv skal barn lære kva som er sikkert, og kva som er farleg, slik at dei unngår ulykker. I eit langsiktig og førebyggjande perspektiv er det viktig å etablere gode vanar og skape ein god tryggleikskultur.

Mange barn vert feilsikra i bil og buss, og mange opplever skulevegen som utrygg. Det er ei utfordring at trafikktryggleik ikkje alltid inngår som ein naturleg del av samarbeidet mellom heim, barnehage og skule. Trygg Trafikk er ein pådrivar for at barn skal vere trygge og sikre i trafikken. Vi vil at myndighetene skal leggje større vekt på omsynet til barn og unge i planlegginga av transportsystemet, både nasjonalt, regionalt og lokalt.

Kurs for barnehagetilsette og studentar

Trygg Trafikk gjennomførte to kurs for tilsette i barnehagane i fylket og studentar på barnehagelærerutdanninga på Campus Sogndal. Godt oppmøte med vel 20 deltakarar i Førde og 45 studentar i Sogndal. Marie Louise Zangenberg var hovudforelesar på begge kursa.

Kursa vart støtta av FTU, og vi fekk gode tilbakemeldingar frå deltakarane, som også fekk utdelt undervisningsmaterieill frå Trygg Trafikk.

Trygg skuleveg – trygg skulestart

I samband med skulestart sende Trygg Trafikk ut ei informasjonsbrosjyre om 6-åringar på skuleveg til alle skulane i fylket. I tillegg har vi også sendt ut informasjon om Trygg Trafikk sitt kompetansesenter og kva skulane kan finne der. Trygg Trafikk Sogn og Fjordane har i samarbeid med FTU tilbydt skulane gratis materieill til skulestart og opplæringsmaterieill til 1.–4. klasse. Mange skular har teke imot tilbodet og brukt det. Her har vi satsa på klasesett til skulane, slik at gjenbruk over fleire år er sikra. I tillegg har vi hatt eit nært samarbeid med folkehelsekoordinatorane i kommunane og folkehelserådgivarane i fylkeskommunen.

Hjartesone

I samband med skulestarten sende vi også ut informasjon

om Hjartesone og oppmoda skulane til å etablere bilfrie og sikre soner rundt skulane. Bakgrunnen er at det skal bli tryggare rundt skulane, og at det vil motivere fleire til å gå eller sykle til og frå skulen der det er trygt. Fleire kommunar har svart at dei vil jobbe meir med dette konseptet i 2019. Kaupanger skule er no klar til å bli Hjartesone-skule. Markeringa vil finne stad våren 2020.



Marie L. S. Zangenberg held kurs for barnehagetilsette i Førde.

2. Trafikksikker ungdomstid

Overordna mål: Færre ungdommar omkjem eller vert hardt skadde i trafikken.

Færre ungdommar i alderen 15–24 år har omkomme eller vorte hardt skadde i trafikken dei siste åra. Likevel er ungdom, spesielt unge bilførarar, framleis høgt representerte på ulykkesstatistikken. I arbeidet mot nullvisjonen er ungdom ei viktig målgruppe. Ungdom vert eksponerte for trafikkfarlege situasjonar på fleire måtar. I byane vel unge ofte kollektivtransport, og dei går eller sykklar framfor å køyre bil. I distrikta er bilen viktigare. Det er mange som brukar bil til skule og aktivitetar, og i ein del miljø er bilen ein viktig hobby. Dei som er opptekne av bil, køyrer meir enn andre og er dermed potensielt meir utsette for ulykker. Trygg Trafikk har to tilnærmingar i ungdomsarbeidet. Hovudsatsinga er opplærings-tiltak i skulen. Desse tiltaka er retta mot alle. Hensikta med tiltaka er å styrkje den gode åtferda. I tillegg er det nødvendig å rette spesielle tiltak mot dei mest risikoutsette ungdommane.

Nettverksmøte for ungdomsskulelærarar i Sogndal

Trygg Trafikk inviterte alle ungdomsskulane til nettverksmøte i Sogndal. Dette for å motivere til å gjennomføre trafikkalt grunnkurs og trafikk som valfag ute på ungdomsskulane. Torunn Mevik frå Trygg Trafikk sentralt hadde ansvaret for kurset, som var støtta av FTU. Det møtte 24 deltakarar på den årlege samlinga. Der fekk dei drøfta moglegheiter og utfordringar med kollegaer frå andre skular. I tillegg fekk dei mellom anna informasjon om korleis ting vert løyste andre stadar i landet. Alle skulane fekk dessutan utdelt mykje undervisningsmaterieill frå Trygg Trafikk.



Torunn Mevik og Audun Heggstad held nettverkskurs i Sogndal.

Temadagar for lærlingar og elevar i vidaregåande skule

Trygg Trafikk har delteke på temadagar om trafikk på fleire vidaregåande skular og lærlingesaemlingar. Temaet er promille, fart og rus.

#ErDuSikker?

Dette er ein landsdekkjande trafikktryggingkonkurranse som vart arrangert ved dei vidaregåande skulane i regi av Trygg Trafikk. Flora vidaregåande skule vann konkurransen her i fylket, og ein elev derfrå fekk tildelt fylkesstipendet.



Vinnar av #ErDuSikker? Kristoffer Engedal og miljøkoordinator Nancy Ochoa.



Elevane ved Flora vidaregåande skule i full gang med #ErDuSikker?-kampanjen.

3. Tryggleik for fotgjengarar og sykklistar

Overordna mål: *Det skal verte tryggare å sykle og gå.*

Det er ei nasjonal satsing at fleire skal gå og sykle, og målet er at dette ikkje skal føre til fleire ulykker. Det er mange utfordringar som gjer det krevjande å oppnå dette. Mange vegar er ikkje tilrettelagde for gåande og syklande. Mange sykklistar brukar ikkje sykkelhjelm, sjølv om det reduserer risikoen for alvorleg hovudskade. Refleksbruken blant fotgjengarar er framleis for låg, noko som gjev auka risiko for påkøyringar. Trygg Trafikk følgjer nøye med i ulykkesutviklinga og formidlar kunnskap om tryggleik for fotgjengarar og sykklistar. Vi er ein pådrivar for at tilgjengeleg ulykkesstatistikk gjev eit rett bilde av risikonivået, og for at personskadeulykkene på sykkel vert rapporterte.

Refleksdagen 2019

Trygg Trafikk gjennomførte markeringa av refleksdagen 17. oktober på ulike vis. Mellom anna vart det gjennomført aksjonar i Sogndal og Førde. Begge stadane skjedde dette i samarbeid med dei vidaregåande skulane. Politiet, Statens vegvesen, fylkeskommunen og LO var samarbeidspartnarar og delte ut refleksar. I Førde var også kommunen sin utekontakt med. God stemning og fin mediedekning på begge stadar. I tillegg hadde mange skular og barnehagar refleks som tema denne dagen, og fleire av desse hadde fått tilsendt refleksar frå Trygg Trafikk.

Reflekskonkurranse i samarbeid med Fotballkretsen

Sogn og Fjordane Fotballkrets og Trygg Trafikk inviterte aldersbestemte fotballklubbar til reflekskonkurranse. Her skulle laga kome med gode refleksiltak gjennom å sende inn foto. Vinnarane av konkurransen vart Gaular Idrettslag Jenter 7–8 år, som fekk 4000 kroner til lagkassa.



Utdeling av refleks ved Sogndal vidaregåande skule.

4. Systematisk trafikktryggingssarbeid

Overordna mål: *Kommunar og fylkeskommunar arbeider systematisk med trafikktryggleik.*

Kommunar og fylkeskommunar har eit viktig ansvar for innbyggjarane sin trafikktryggleik, mellom anna som veg-eigar, skuleeigar og arbeidsgjevar. Trafikktryggleik er eit tverrfagleg område, og samordning av arbeidet er ei utfordring. Trafikksikker kommune og Trafikksikker fylkeskommune er godkjeningsordningar utvikla av Trygg Trafikk. Kriteria byggjer på eksisterande lovverk og er ei hjelp for kommunar og fylkeskommunar til å systematisere trafikktryggingssarbeidet på tvers av sektorar. Folkehelsearbeidet er sentralt i kommunar og fylke, og det er naturleg å knyta trafikktryggleik til det ulykkesførebyggjande helsearbeidet.

Trafikksikker kommune

I Sogn og Fjordane er desse kommunane godkjende:

- Årdal kommune 2017–2019.
- Gloppen kommune 2018–2020.
- Eid kommune 2018–2020.
- Høyanger kommune er i prosess og har i løpet av året fått alle sektorane godkjende. Markeringa skal skje i januar 2020, og godkjenninga gjeld frå 2020 til 2022.

Solund kommune og Lærdal kommune er i prosess med å bli trafikksikker kommune. Dei vil truleg bli dei neste til å bli godkjende.

Trafikksikker barnehage og skule

Tre barnehagar og to skular er godkjende som trafikksikker barnehage/skule med separate godkjenningar. Dei to skulane vart regodkjende dette året. Totalt er 27 barnehagar og 21 skular godkjende.



Høyanger kommune blei godkjend som trafikksikker kommune. Frå venstre: ordførar Petter Sortland, leiar for FTU Vestland Jannicke Clarke, kommunalsjef for oppvekst Stig Engen og styrar i Hjetland barnehage Anne Britt Skjervén.

5. Betre trafikktryggleik og trafikksikker åtfærd

Overordna mål: Trafikktryggleiken i samfunnet må betrast.

Talet på alvorlege trafikkulykker er sterkt redusert, men vi er framleis eit godt stykke unna nullvisjonen om at ingen skal omkome eller verte alvorleg skadde i trafikken. Trafikantane si åtfærd er ei medverkande årsak til dei fleste dødsulykker. Dette gjeld særleg ruskøyning, høg fart og manglande føradyktigheit. Distraksjonar har vorte eit aukande problem i trafikken. Trygg Trafikk arbeider målretta for at myndigheiter, næringsliv, organisasjonar og enkeltpersonar skal ha eit bevisst forhold til tryggleik, og for at dei skal vere motiverte til å ta sikre val i trafikken.

Sogn og Fjordane fylkeskommune har eige fylkestrafikktryggingsutval (FTU).

Utvalet er samansett av ni fylkestingsrepresentantar og er identisk med samferdselsutvalet. Konsultative medlemmar, til dømes Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet og Fylkesmannen, kjem i tillegg. Her møter Trygg Trafikk på alle møta og er det viktigaste organet for auka trafikktryggleik.

Fylkeskommunen har også sin eigen *Handlingsplan for trafikktryggleik 2018–2021*, som er det overordna styringsdokumentet for FTU.

Frå 2020 vert Sogn og Fjordane slege saman med Hordaland til Vestland fylke. Det nye fylket vil få sitt eige FTU.

Framtidige behov og moglegheiter

Trygg Trafikk er eit kompetansesenter innan det nasjonale trafikktryggingsarbeidet og rettar kvart år merksemd mot det vi meiner vil vere viktige arbeidsområde for det komande året. I Trygg Trafikk sin handlingsplan for 2019–2020 rettar vi størstedelen av merksemda mot mellom anna følgjande moment og tiltak:

Trafikksikker kommune

Kommunane er ein viktig aktør i trafikktryggingsarbeidet. Som vegeigar, barnehage- og skuleeigar, arbeidsgjevar, kjøpar av transporttenester og ansvarleg for helsa og trivnaden til bebuarane har kommunen eit stort ansvar for å førebyggje ulykker. Gjennom lovar og forskrifter har kommunen plikt til å arbeide systematisk med ulykkesførebbyggjande arbeid i alle kommunale sektorar.

I Vestland fylke ynskjer fylkeskommunen gjennom vedteken handlingsplan for gamle Sogn og Fjordane at

kommunane skal jobbe etter konseptet og bli godkjende som trafikksikre kommunar. Trygg Trafikk vil prioritere dette arbeidet høgt i 2020 og åra som kjem.

Sykkel

Høge nasjonale mål om fleire syklende og stor samfunnsinteresse rundt sykling gjer at Trygg Trafikk fokuserer meir på dette temaet. Vi gjer allereie mykje i dag, men dette må systematiserast og synleggjerast betre, og vi må byggje opp solid og heilskapleg kunnskap på dette feltet.

Trygg Trafikk er ein viktig aktør i skulen si sykkelopp-læring. Vi utviklar informasjon, opplegg og materiell til skulane, både åleine og saman med Utdanningsdirektoratet. Vi vil styrkje posisjonen vår ved å vere avsendar av ny kunnskap på området barn og sykling. Sykkelsatsinga mot skulen skal synleggjerast i alle fylke.

Økonomi og finansiering

Distriktsleiaren i Trygg Trafikk vert løna av Trygg Trafikk. Tiltak i fylket, reiseutgifter og utgifter til kontorhald vert dekte av Sogn og Fjordane fylkeskommune.

Tilskot til sekretariatet

Trygg Trafikk Sogn og Fjordane fekk eit tilskot frå fylkeskommunen på 217 000 kr i 2019. Dette skal dekke husleiga

til Statens vegvesen på 93 838 kr og utgifter til reise, IT og drift av sekretariatet, for å nemne noko.

Overskotet på konto 99 Reise kontor på 76 395 kr vert ført over til Trygg Trafikk Vestland og nytta i 2020.

Rekneskapen vert ført av rekneskapsføraren i Trygg Trafikk og revidert av BDO AS.

Aktivitetar	Overført fra 2018	Inntekter 2019	Kostnader 2019	Saldo 2019 Overføres til 2020
18 - Kurs politi, lærarar	0	18 424	-18 424	-
19 - Refleks og synlegheit	0	53 084	-53 085	-
24 - Trafikksikker kommune	0	54 544	-54 545	-
30 - Sykkelaksjonen	1	14 336	-14 337	-
46 - Trafikkoppl u.skulen	0	102 543	-102 543	-
50 - Infokampanje	1	10 780	-10 780	-
99 - Reise, kontor og administrasjon	83 102	208 288	-214 996	76 395
SUM	83 104	462 000	-468 710	76 395

Eigne notatar

Samarbeid, kreativitet og mot vert berre viktigare i arbeidet fram mot 2030.

Samarbeid fordi alle vert betre når vi deler kunnskap og erfaringar på tvers av sektorane.

Kreativitet fordi vi treng andre løysingar i framtida enn dei vi har i dag.

Og **mot** fordi det må tøffare grep til viss vi skal nå måla vi har sett oss.

Jan Johansen
direktør i Trygg Trafikk



TRYGG TRAFIKK

**TRYGG TRAFIKK SOGN OG
FJORDANE**
Askedalen 4
6863 Leikanger

Tlf.: 952 37 438
heggestad@tryggtrafikk.no
www.tryggtrafikk.no/sognog-
fjordane

TRYGG TRAFIKK
Tullins gate 2
Postboks 277 Sentrum
0103 Oslo

Tlf.: 22 40 40 40
hovedkontor@tryggtrafikk.no
www.tryggtrafikk.no

Saknr: 2019/101-18
Saksbehandlarar Eva Vinjevoll, Even Vaular
Dato: 08.05.2020

Til: Trafikktryggingutvalet (FTU) i Vestland

Frå: Dina Lefdal, fylkesdirektør for infrastruktur og veg

Alternativ for trafikktryggingkonferansen 2020

I fordelinga av FTU-midlar, vedtatt i hovudutval for samferdsel og mobilitet 13. februar 2020 (politisk sak (PS) 8/2020) er det sett av midlar til føremåla *kunnskap, kompetanse og kampanjar*. Tilhøyrande denne budsjettposten er trafikktryggingkonferansen i Vestland. Denne er tenkt som ei vidareføring av tilsvarande konferanse som FTU Hordaland har stått bak kvar haust dei siste åra. Konferansen har vore ein møteplass for dei som jobbar med trafikktrygging på tvers av sektorar og kommunar. Arrangementet i Hordaland har fått gode tilbakemeldingar når det gjeld innhald og som ein fagleg møteplass for inspirasjon og erfaringsutveksling.

Fylkesrådmannen ønsker også i år å invitere til ein liknande konferanse, men grunna den pågåande korona-pandemien, er det krevjande å planlegge. Det har ikkje vore hensiktsmessig å starte på detaljplanlegging av konferansen før situasjonen er meir avklart. Fylkesdirektøren følgjer situasjonen og vurderer løpande følgjande alternativ:

- Planlegge for konferansen på vanleg måte
- Planlegge ein digital konferanse
- Utsette konferansen på ubestemt tid
-

Alle alternativa har sine fordelar og ulemper. Dersom vi planlegg for konferansen på vanleg måte er det mogleg at ikkje alle som ønskjer å delta får plass. I tillegg er det fare for at konferansen blir avlyst eller utsett. Det vil redusera sårbarheita å samstundes ha ein plan B, som inneber ei digital gjennomføring. Samstundes vil dette gjera planlegginga meir omfattande.

Ein digital konferanse som plan A kan vere eit godt alternativ, men vi veit at det kan vere krevjande å halde konsentrasjonen oppe, og stiller difor ekstra høge krav til innleiarane. Det kan vere aktuelt å legge opp til gruppeoppgåver, då vi ønskjer å leggje til rette for nettverksbygging og erfaringsutveksling.

Administrasjonen har saman med Trygg Trafikk diskutert aktuelle tema for ein konferanse, og foreslår temaet «**Samarbeid for å nå nullvisjonen**» uavhengig av form og tidspunkt for konferansen.

Politiske saker

PS 4/20 Retningslinjer for Vestland fylkeskommune sin trafikktryggingspris

Saknr: 2019/101-16
Saksbehandlar: Even Vaular

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Trafikktryggingsutvalet	4/20	27.05.2020

Retningslinjer for Vestland fylkeskommune sin trafikktryggingspris

Forslag til vedtak

Trafikktryggingsutvalet gjer vedtak om retningslinjer for Vestland fylkeskommune sin trafikktryggingspris i tråd med tilråding.

Samandrag

I gjeldande reglement for trafikktryggingsutvalet (FTU) har utvalet avgjerdsmynde ved tildeling av trafikktryggingsprisen, og for fastsetting av retningslinjer for tildelinga. Både Sogn og Fjordane fylkeskommune og Hordaland fylkeskommune hadde ein trafikktryggingspris. I saka vert det føreslått ei harmonisering av retningslinjene for dei gamle prisane, som grunnlag for nye retningslinjer. Premien for 2020 er fastsett til kr 50 000, og er henta frå FTU-midlane. Retningslinjene som ligg i tilrådinga frå fylkesdirektøren føreslår same sum for vidare tildelingar. I tilrådinga vert det føreslått at prisen går til «*einskildpersonar eller grupper av personar, lag og organisasjonar som høyrer heime i fylket og som har vist særleg stor innsats i samband med trafikksikringsarbeidet i fylket*».

Dina Lefdal
fylkesdirektør for infrastruktur og veg

John Martin Jacobsen
seksjonssjef

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Vedlegg

- 1 Retningslinjer for Hordaland fylkeskommune sin trafikksikringspris
- 2 Retningslinjer for Sogn og Fjordane fylkeskommune sin trafikktryggingspris

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Både Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar har tidlegare delt ut prisar til personar, lag og foreiningar som har utmerkt seg i trafikksikringsarbeidet. Som ein del av samanslåinga vart det konkludert med at det nye trafiktryggingsutvalet skulle halda fram med å dela ut denne prisen. Fylkestinget fastsette gjennom vedtak av «Reglement for folkevalde organ og delegering» i oktober 2019 at trafiktryggingsutvalet har avgjerdsmynde når det kjem til val av vinnar av denne prisen, og ansvaret for å vedta retningslinjer for tildelinga. Båe fylka har hatt retningslinjer og desse har vore summert opp slik for Sogn og Fjordane sin del:

1. Sogn og Fjordane kan kvart år dele ut ein trafiktryggleikspris.
2. Trafiktryggleiksprisen kan gjevast til einskildpersonar eller grupper av personar, lag og organisasjonar som høyrer heime i fylket og som har vist særleg stor innsats i samband med trafiktryggleiksarbeidet.
3. Det skal ikkje setjast vilkår for korleis mottakaren nyttar prisen.
4. FTU syter for naudsynt informasjon om trafiktryggleiksprisen.
5. FTU avgjer om prisen skal delast ut og kven som skal få den. Storleik på prisen vert fastsett av utvalet innafor ramma av kvart årsbudsjett. Berre namnet på prisvinnaren vert offentleggjort.
6. Trafiktryggleiksprisen med diplom, eller eit anna høveleg teikn på prisen, vert delt ut i samband med fylkestingssamlinga i juni månad.

I Hordaland har det vore følgjande omtale av retningslinjene:

Prisen skal inspirere og motivere trafikksikringsarbeidet i fylket.

Prisen vert delt ut for tiltak som er gjennomført over lengre tid, eller som er planlagt og gjennomført inneverande år.

Prisen skal stimulere til engasjement mellom dei som i utgangspunktet ikkje har trafikksikring som hovudoppgåve. Den kan også tildelast personar som arbeider med trafikksikring, når innsatsen er større enn det som normalt kan forventast.

Prisen har vore tildelt etter følgjande vilkår:

1. Hordaland fylkeskommune kan kvart år dele ut ein trafikksikringspris på 25.000 kr. Saman med prisen vert det også delt ut eit diplom som ber Hordaland sitt fylkesvåpen, med underskrift av fylkesordførar og leiar i Fylkestrafikksikringsutvalet (FTU).
2. Trafikksikringsprisen kan delast ut til einskildpersonar eller grupper av personar, lag og organisasjonar som høyrer heime i fylket og som har vist særleg stor innsats i samband med trafikksikringsarbeidet i fylket.
3. Alle innbyggjarar i fylket kan foreslå kandidatar til prisen. Forslaga skal grunngjevast skriftleg. Trygg Trafikk, Politiet, Statens vegvesen samt kontaktpersonane for trafikksikring i kommunane vert særleg invitert til å foreslå kandidatar. Prisen kan også tildelast ein kandidat som FTU sjølv nominerer.
4. FTU avgjer om prisen skal delast ut og kven som skal få den. Berre namnet på prisvinnaren vert offentleg-gjort.
5. FTU syter for naudsynt informasjon og annonsering av trafikksikringsprisen.
6. Det skal ikkje setjast vilkår for korleis mottakaren nyttar prisen.
7. Trafikksikringsprisen med diplom vert delt ut i samband med den årlege trafikksikringskonferansen for kommunane.

Vedtakskompetanse

I gjeldande «Reglement for folkevalde organ og delegering» (vedtatt i oktober 2019 i fylkestinget) har trafikktryggingsutvalet (FTU) avgjerdsmynde ved tildeling av trafikktryggingsprisen. Reglementet slår fast at utvalet sjølv fastset retningslinjene for tildelinga.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Trafikktryggingsprisen inngår i FTU-midlane. Etter vedtak av fordeling av FTU-midlane i hovudutval for samferdsel og mobilitet 13. februar 2020 (politisk sak (PS) 8/2020) er det sett av kr. 50.000 til prisen i år.

Klima: Vurdering av verknader for klima er ikkje relevant når det gjeld vedtak av retningslinjer for trafikktryggingsprisen. Eit føremål med prisen er å inspirera til eit godt trafikktryggingsarbeid. Trafikktryggingsarbeidet generelt kan gi positive verknader for klimaet, då tryggleik er ein viktig faktor for å få fleire til å sykla og gå på kostnad av bilbruk.

Folkehelse: Som med klima er vurdering av verknader for folkehelse mindre relevant for nett denne saka. Indirekte kan eit godt trafikktryggingsarbeid få fleire til å gå og sykla, og redusera ulykkestal og personar som vert skadde eller drepne i trafikken. Vegtrafikkulykker er ei viktig folkehelseutfordring.

Regional planstrategi: Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (regional planstrategi) er på høyring. I høyringsutkastet er eitt av hovudmåla (mål 2) at klima og miljø skal vera ein premis for samfunnsutviklinga. Strategi 2.1 seier at «Vestland skal vere ein pådrivar for klimaomstilling og nullutslepp.» Som kommentert under vurderinga av «Klima» over, er det ei viktig kopling mellom trafikktryggingsarbeidet og det å få fleire til å sykla og gå meir.

Mål 3 har lokalsamfunna som ramme for gode kvardagsliv. Strategi 3.1 seier at «Vestland skal utvikle menneskevenlege og levande lokalsamfunn basert på stadeigne ressursar og kvalitetar». Strategi 3.2 seier at «Bergen og dei regionale sentra skal utviklast til attraktive sentra, og fungere som ei drivkraft for utvikling i heile fylket». Trafikksikringstryggingsarbeidet er viktig for på skapa menneskevenlege lokalsamfunn, og attraktive byar og tettstader. Tryggleik er ein viktig del av opplevinga av ein stad som attraktiv, og for folk sin mobilitet. Klimavenleg stadutvikling krev trygg ferdsel til og i sentra, til skular og fritidsaktivitetar og til kollektivtransporten.

Konklusjon og tilråding

Ut frå tidlegare retningslinjer i dei to fylka ser me at det i hovudsak er mange likskapar. Skilnadane ligg i om det er førehandsomtale til retningslinjene og korleis prisen har vore delt ut. I førehandsomtalen har Hordaland hatt nokre presiseringar om at prisen blir delt ut for tiltak som er gjennomført over lengre tid, eller som er planlagt og gjennomført inneverande år. I førehandsomtalen står det òg at prisen fyrst og fremst skal stimulera til engasjement mellom dei som ikkje har trafikksikring som hovudoppgåve, men at den kan tildelast personar som arbeider med trafikksikring òg, når innsatsen er større enn det som normalt kan ventast. Likevel er sjølv punkta i retningslinjene frå baa fylka om lag identiske, noko som gjer at me legg oss på denne linja i framlegg til nye retningslinjer. I tillegg har ein skilnad vore at Hordaland har hatt ei markering i samband med den årlege fylkeskommunale trafikksikringskonferansen, medan Sogn og Fjordane har hatt ei markering i fylkestinget. Sidan nye Vestland fylkeskommune ynskjer å vidareføra konferansen, føreslår me å halda fram med å dela ut prisen i denne samanhengen.

Framlegg til retningslinjer for Trafikktryggingsprisen i Vestland fylkeskommune:

1. Vestland fylkeskommune kan kvart år dele ut ein trafikksikringspris på 50.000 kr. Saman med prisen vert det også delt ut eit diplom som ber Vestland sitt fylkesvåpen, med underskrift av fylkesordførar og leiar i trafikktryggingsutvalet (FTU).
2. Trafikksikringsprisen kan verta delt ut til einskildpersonar eller grupper av personar, lag og organisasjonar som høyrer heime i fylket og som har vist særleg stor innsats i samband med trafikksikringsarbeidet i fylket.
3. Alle innbyggjarar i fylket kan føreslå kandidatar til prisen. Forslaga skal ha ei grunngjeving, helst levert skriftleg. Trygg Trafikk, Politiet, Statens vegvesen samt kontaktpersonane for trafikksikring i kommunane vert særleg invitert til å foreslå kandidatar. Prisen kan også verta tildelt ein kandidat som FTU sjølv nominerer.

4. FTU avgjer om prisen skal verta delt ut, og kven som skal få den. Berre namnet på prisvinnaren vert offentleggjort.
5. FTU syter for naudsynt informasjon og annonsering av trafikksikringsprisen.
6. Det skal ikkje verta sett vilkår for korleis mottakaren nyttar prisen.
7. Trafikksikringsprisen med diplom vert delt ut i samband med den årlege trafikksikringskonferansen for kommunane.

Fylkeskommunal trafikksikringspris i Hordaland

Hordaland fylkeskommune opprettar ein trafikksikringspris for Hordaland.

Prisen skal inspirere og motivere trafikksikringsarbeidet i fylket.

Prisen vert delt ut for tiltak som er gjennomført over lengre tid, eller som er planlagt og gjennomført inneverande år.

Prisen skal stimulere til engasjement mellom dei som i utgangspunktet ikkje har trafikksikring som hovudoppgåve. Den kan også tildelast personar som arbeider med trafikksikring, når innsatsen er større enn det som normalt kan forventast.

Prisen vert tildelt etter desse vilkåra:

1. Hordaland fylkeskommune kan kvart år dele ut ein trafikksikringspris på 25.000 kr. Saman med prisen vert det også delt ut eit diplom som ber Hordaland sitt fylkesvåpen, med underskrift av fylkesordførar og leiar i Fylkestrafikksikringsutvalet (FTU).
2. Trafikksikringsprisen kan delast ut til einskildpersonar eller grupper av personar, lag og organisasjonar som høyrer heime i fylket og som har vist særleg stor innsats i samband med trafikksikringsarbeidet i fylket.
3. Alle innbyggjarar i fylket kan foreslå kandidatar til prisen. Forslaga skal grunngjevast skriftleg. Trygg Trafikk, Politiet, Statens vegvesen samt kontaktpersonane for trafikksikring i kommunane vert særleg invitert til å foreslå kandidatar. Prisen kan også tildelast ein kandidat som FTU sjølv nominerer.
4. FTU avgjer om prisen skal delast ut og kven som skal få den. Berre namnet på prisvinnaren vert offentleggjort.
5. FTU syter for naudsynt informasjon og annonsering av trafikksikringsprisen.
6. Det skal ikkje setjast vilkår for korleis mottakaren nyttar prisen.
7. Trafikksikringsprisen med diplom vert delt ut i samband med den årlege trafikksikringskonferansen for kommunane.

SOGN OG FJORDANE FYLKESKOMMUNE

Fylkeskommunal trafikktryggingspris

RETNINGSLINER FOR TILDELING

11. oktober 1994

Fylkeskommunal trafikktryggingspris

Tilråding om å opprette ein fylkeskommunal trafikktryggingspris vart gjort i FTU-møte på Aleksandra Hotell 26. mai 1994.

I sak 16/94 "Fylkeskommunal trafikktryggleikspris – retningsliner", vart det gjort følgjande tilråding:

"Sogn og Fjordane fylkeskommune opprettar ein trafikktryggleikspris for Sogn og Fjordane. Prisen vert tildelt etter desse retningslinene:

1. Sogn og Fjordane fylke kan kvart år dele ut ein trafikktryggleikspris.
2. Trafikktryggleiksprisen kan gjevast til einskildpersonar eller grupper av personar, lag og organisasjonar som høyrer heime i fylket og som har vist særleg stor innsats i samband med trafikktryggleiksarbeidet.
3. Det skal ikkje setjast vilkår for korleis mottakaren nyttar prisen.
4. FTU syter for naudsynt informasjon om trafikktryggleiksprisen.
5. FTU avgjer om prisen skal delast ut og kven som skal få den. Storleik på prisen vert fastsett av utvalet innafor ramma av kvart årsbudsjett. Berre namnet på prisvinnaren vert offentleggjort.
6. Trafikktryggleiksprisen med diplom, eller eit anna høveleg teikn på prisen, vert delt ut i samband med fylkestingsamlinga i juni månad.

Prisen vert første gong delt ut i 1995."

Vedteke av Fylkestinget i møte 11. oktober 1994, FT-sak 39/94

Saknr: 2019/101-19
Saksbehandlar: Even Vaular

Saksgang

Utv.aksnr.	Utv.saksnr.	Møtedato
Trafikktryggingutvalet	5/20	27.05.2020
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		03.06.2020

Samarbeid med kommunar om fysiske trafikktryggingstiltak og punktutbetring i tilskotsordning og investeringsprogram.

Forslag til innstilling

1. Hovudutval for samferdsel og mobilitet legg til grunn at fysiske trafikktryggingstiltak er avgjerande for at Vestland fylkeskommune skal nå måla etter nullvisjonen om stadig færre menneske som vert drepne eller hardt skadde i vegtrafikken.
2. Hovudutval for samferdsel og mobilitet er positiv til spleiselag med kommunane for å få realisert mest mogleg tiltak innan trafikktryggleik for pengane. Hovudutvalet legg til grunn at tiltaka i hovudsak må vera prioriterte i kommunale trafikksikringsplanar. I fellesprosjekt med kommunane på fylkesveg, er det ønskeleg at fylkeskommunen som hovudregel har byggherreansvaret. Unntak kan gjerast for enklare tiltak etter nærare avklaring med fylkeskommunen.
3. Hovudutval for samferdsel og mobilitet ber om at endra retningslinjer for tilskotsordninga, med ein større fleksibilitet, vert lagt fram for fylkestinget slik at:
 - Øvre grense for tilskotssum vert tilpassa endringar i ramma for tilskotsordninga som er kjende ved tidspunktet for utlysing.
 - Noverande grense for øvre tilskotssum vert stryke frå retningslinjene.
 - Det vert opna for at fylkeskommunen ved tildeling kan gjera unntak frå øvre grense for tilskot, og for minimum kommunal eigendel på 50 prosent.

Samandrag

Saka ser på samarbeid med kommunar om fysiske trafikktryggingstiltak og punktutbetring i tilskotsordningar og investeringsprogram (IP). Kommunane sit på viktig kunnskap om dei lokale utfordringane, kunnskap me treng for å gjera gode prioriteringar. God samhandling med kommunane er difor viktig. Tilskotsordningar kan gi kommunane ein ny sjanse til å få prioritert eit tiltak, eller til å spela inn eit tiltak dei ikkje har meldt før. Men ordningane er også ressurskrevjande å administrera, då dei inneber andre og parallelle prosessar på sida av arbeidet med prioritering og gjennomføring av tiltak i IP. Om ekstraløyvingar til ts vert kanalisert gjennom IP, og fylkeskommunen vert byggherre i felles fylkesvegprosjekt, vil det betra gjennomføringa av tiltaka samla sett.

Dina Lefdal
fylkesdirektør for infrastruktur og veg

John Martin Jacobsen
seksjonssjef

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor ingen handskreven underskrift

Vedlegg

- 1 Tilskot til trygg skuleveg, Hjertesone og punktutbetring - frå nettside - Hordaland fylkeskommune
- 2 Retningsliner - Tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak VLFK - FN180619

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

I møte i hovudutval for samferdsel og mobilitet (SAMO) 28. april 2020 vart det gjort vedtak om tildeling av tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak (politisk sak (PS) 27/2020). Det var relativt få søknadar til årets tildeling, og eit større restbeløp er ikkje fordelt. Det vart innlemma to nye punkt i vedtaket. I det eine punktet (punkt 3) bad hovudutvalet om at tilskotsordninga vart lyst ut på nytt snarast mogleg, for å få delt ut resterande midlar¹. Det andre punktet (punkt 4) seier følgjande:

«Hovudutval for samferdsel og mobilitet ber om ei sak der ein går gjennom dei ulike tilskotsordningane innanfor trygg skuleveg, fysiske trafikktryggingstiltak, punktutbetring, og kjem med framlegg til eventuelle endringar i retningslinjene for tilskotsordningane slik som høgare beløp og/eller at ein står friare til å tildele høgare beløp om det er få søknadar, og/eller foreta omdisponeringar innanfor tildelt prosjekt/sum.»

Det vert her vist til fleire tilskotsordningar for fysiske trafikktryggingstiltak. Vestland fylkeskommune har *ei* vedtatt tilskotsordning, men i gamle Hordaland fylkeskommune hadde ein frå 2016 to ulike ordningar, der den eine var eit resultat av ei årvisst ekstraløyving i fylkesbudsjettet til føremåla *trygg skuleveg* og *punktutbetring*. I 2019 vart også føremålet *Hjertesone* lagt til i ekstraløyvinga. Ekstraløyvinga til trygg skuleveg, Hjertesone og punktutbetring dukka opp att i budsjettet til Vestland for 2020. Her vart det løyvd 5 mill. kr. til føremåla. Ekstraløyvinga vart i dette tilfellet ikkje til ei tilskotsordning, og heller ikkje bakt inn i ramma for den ordinære, vedtatte tilskotsordninga Vestland har for fysiske trafikktryggingstiltak. Denne ordninga har ei øvre grense for tilskot på kr. 250.000 per tiltak. Me rekna det ikkje som sannsynleg at me ville klara å dela ut dei ekstra 5 mill. kr. i tillegg til den ordinære ramma for tilskotsordninga på 5,6 mill. kr². Fylkesdirektøren kom i staden med forslag til fordeling av ekstraløyvinga til utpeikte prosjekt. Det vart lagt vekt på å finna gode trafikktryggingssprosjekt som ville la seg gjennomføra i løpet av året. Fordeling av ekstraløyvinga vart vedtatt i hovudutval for samferdsel og mobilitet 11. mars 2020 (politisk sak (PS) 18/2020).

Me legg til grunn at det er den vedtatte tilskotsordninga til fysiske trafikktryggingstiltak i Vestland og tilskotsordninga til trygg skuleveg, Hjertesone og punktutbetring ein hadde i Hordaland, som hovudutvalet sikter til i vedtakspunktet. Sistnemnte av di ein i Vestland vidareførte ei løyving til dei same føremåla. Vidare legg me til grunn at det først og fremst er den øvre grensa for tilskot samt kravet om minimum kommunal eigendel i den noverande tilskotsordninga i Vestland som er gjenstand for hovudutvalet si merksemd, når dei ber om at det vert vurdert endringar i retningslinjene.

Me vil også syna til referatsak (RS) 5/2019 «Innretting av satsing på punktutbetring og trygg skuleveg», som vart handsama av hovudutvalet i møte 2. desember 2019. Her skriv fylkesdirektøren:

«Som ein del av forarbeidet til ny regional transportplan for Vestland vil påtroppande fylkesdirektør sjå på korleis ein best kan innretta satsinga mot punktutbetring og trygg skuleveg, med bakgrunn i dei erfaringar ein har gjort seg i dagens to fylke. Intensjonen er å koma attende til politisk nivå med ei sak som tar opp i seg ulike modellar som vurderer på kva måte fylkeskommunen kan samhandla med kommunane og på kva måte ein kan sikre mest mogleg rasjonell og effektiv gjennomføring og administrasjon av dei fysiske trafikktryggingssprosjekta.»

Det er naturleg å sjå denne saka i samanheng med bestillinga frå hovudutvalet. I bestillinga frå hovudutvalet ligg det ei vurdering av tilskotsordningane i seg sjølv. Det ligg i vedtakspunktet eit ønske om meir fleksible retningslinjer når det gjeld tildeling av tilskot. Saka fylkesdirektøren melder i i RS 5/2019 vil sjå dei fysiske trafikktryggingssprosjekta i samanheng, utover tilskotsordningane. Målet er å ta lærdom av tidlegare erfaringar for betre utnytting av ressursane og ei samla sett betre gjennomføring av prosjekta.

¹ Vedtak om ny utlysing er sett i verk, og søknadsfrist er sett til 15. juli.

² Hadde me lagt årets løyving til trygg skuleveg, Hjertesone og punktutbetring til ramma for tilskotsordninga, ville det i teorien gitt rom for 42 tilsegn med maks tilskotssum.

Kvifor har me tilskotsordningar?

Kommunane sit på viktig kunnskap om dei lokale utfordringane, ikkje minst når dei jobbar aktivt med trafikktrygging og har oppdaterte ts-planar. Denne kunnskapen er me avhengige av for å kunna prioritera dei rette tiltaka på fylkesvegnettet, mellom anna gjennom investeringsbudsjettet vårt.

Ei tilskotsordning er ein annan måte å kopla kommunale behov og fylkeskommunale prioriteringar på. Tilskotsordningane hentar midlane sine frå driftsbudsjettet. Vestland fylkeskommune si ordning til fysiske trafikktryggingstiltak er ei moglegheit for kommunane til å få fylkeskommunal støtte til tiltak på eige vegnett. Ei slik moglegheit får ikkje kommunane over fylkeskommunen sitt investeringsbudsjett. For tiltak på fylkesveg er tilskotsordningar ei anna dør inn i fylkeskommunen sitt budsjett. Det kan vera ein ny sjanse til å få prioritert eit tiltak, eller ein sjanse for kommunane til å spela inn eit tiltak dei ikkje har meldt før. For fylkeskommunen kan tilskotsordningar skapa ekstra merksemd om vår rolle og vårt ansvar, og om trafikktryggleiksarbeidet me driv. Tilskotsordningar kan gi kommunane eit insentiv for å driva eit aktivt trafikktryggingssarbeid, og til å prioritera arbeidet med trafikktryggingssplanar. Mykje av dette kan ein også oppnå på andre måtar. Tilskotsordningar er *ein av fleire* moglege modellar.

Fysiske trafikktryggingstiltak i våre budsjett

Det vert realisert fysiske trafikktryggingstiltak med finansiering frå ulike plassar i våre budsjett. I hovudsak kan me skilja mellom tilskotsmidlar, som er henta frå driftsbudsjettet, og investeringsmidlar. Den vedtekte tilskotsordninga for fysiske ts-tiltak ligg under FTU-midlane i driftsbudsjettet. Ramma for ordninga i 2020 er på 5,6 mill. kr, noko som utgjer ein relativt liten del av dei samla midlane til fysiske trafikktryggingstiltak. Investeringsprogrammet for fylkesveg syner dei samla investeringane som vert gjort på fylkesveg. Her finn me trafikktryggingstiltak ulike stader:

- Under budsjettpost for programområde³ «Trafikktryggingstiltak».
- Som del av budsjettpostar for andre programområde
- Som tiltak under budsjettpost «Mindre utbetringar (spleiselag)»
- Som del av større fylkesvegprosjekt
- Som del av tiltak i bompengepakkar
- I Miljøløftet, under programområde for trafikktryggingstiltak.

I framlegg til økonomiplan 2021-2024 (arbeidsdokument 2/20) som vart handsama i hovudutvalet 13. mai (politisk sak (PS) 48/2020) er det for budsjettpost «Trafikktryggingstiltak» sett av 34,5 mill. kr. årleg i økonomiplanperioden. For «Mindre utbetringar (spleiselag)» er det sett av 10 mill. kr per år.

Blant andre tiltakstypar som kollektivtiltak og gang- og sykkeltiltak inngår ofte trafikktryggleik som del av tiltaket. Kollektivtiltak kan til dømes innebere å sikra universell utforming og trafikktryggleik knytt til ulike kollektivtilbod. Gang- og sykkeltiltak er eit bindeledd mellom ts-arbeidet og arbeidet med å få fleire til å gå og sykla, og er tett kopla til innsatsen for trygge skulevegar.

Om budsjettposten «Mindre utbetringar (spleiselag)» står det følgjande i gjeldande budsjett- og økonomiplan («Budsjett 2020 / Økonomiplan 2020-2023», s. 95):

«Denne posten er særskilt sett av til mindre samarbeidsprosjekt med kommunar. Det er i stor grad lagt vekt på om tiltaket ligg på overordna fylkesvegnett, tilknytning til regionsenter eller kommunesenter, mjuke trafikantar, skuleveg og vegtiltak retta mot næringslivet inkludert reiseliv. For nokre av fylkesvegtiltaka er kommunane byggherre. Når det gjeld gang- og sykkeltiltak så er nokre lagt til posten mindre utbetringar, medan andre går under posten gang- og sykkeltiltak. I begge høve kan det vere snakk om spleiselag».

Om tilskotsordningane

Tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak

I 2019 vart tilskotsordningane som gamle Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar hadde til trafikktryggleik, samordna og utvikla vidare til tre tilskotsordningar for Vestland fylkeskommune. Retningslinjer for tilskotsordningane vart fastsett i fellesnemnda for fylkessamanslåinga 18. juni

³ I investeringsprogrammet er programområda definerte tiltakstypar. Kvart programområde/kvar tiltakstype er gitt ei samla ramme i budsjettet. Til kvart programområde er det knytt ei faggruppe og/eller eit større fagmiljø, som jobbar med prioritering og oppfølging av tiltaka, med meir.

2019. Ei av ordningane gjeld for tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak. Retningslinjene til ordninga er vedlagt.

Tilskotsordninga har som mål å styrka trafikktryggleiken på og langs veg i kommunane. Kommunane kan søka om tilskot til tiltak på både kommunal og fylkeskommunal veg. Det er stilt krav om oppdatert ts-plan for å kunna søka støtte frå ordninga. I ordninga er det sett ei øvre grense på tilskot på kr. 250.000 per tiltak, med krav om minst 50 prosent eigendel. Ønsket er å stimulera kommunane til å prioritera også dei mindre, men ofte særskilte viktige tiltaka, som fort vert prioritert vekk for større prosjekt.

Det er ønskeleg at tiltaka som får tilsegn om tilskot vert ferdigstilte same år som tildelinga, men kommunane kan få utsett frist for ferdigstilling til påfølgande år dersom tiltaket er starta opp innan slutten av tildelingsåret. Om tiltaket ikkje er starta opp, fell tilsegna om tilskot bort. At tiltaka vert gjennomførte seinast i løpet av to år, vert sett på som viktig for måloppnåinga til tilskotsordninga. Kvalitetssikring av realismen i tiltaka det vert søkt om er difor ein viktig del av dei faglege vurderingane som tilrådinga til tildelingssaka byggjer på. For å sikra at tiltaka er byggeklare er det stilt krav om at dei må vera planavklarte, med ein vedtatt reguleringsplan på plass dersom det er behov for det.

Tilskot til trygg skuleveg, Hjertesone og punktutbetring (Hordaland)

Me tar utgangspunkt i Hordaland si tilskotsordning med retningslinjer for 2019, der også føremålet *Hjertesone* er tatt med. Kommunane har her kunna søkt om tilskot til punktutbetringstiltak og tiltak for trygg skuleveg på fylkesveg, samt fysiske Hjertesone-tiltak i skulane si randsone, både på kommunal veg og fylkesveg. Tilskotsordninga gav høve for større tilskot. For 2019 var øvre grense 5 millionar kroner per tiltak, og ordninga kunne fullfinansiera tiltak. Tilskotsgrensa hang saman med storleiken på ekstraløyvinga, som for 2019 var større enn tidlegare år. Første året (2016) hadde ordninga ei tilskotsgrense på 2 mill. kr. I 2017 vart denne heva til 4 mill. kr, og det vart opna for at tiltak kunne ferdigstillast over to år. I 2018 vart tilskotsgrensa sett til 5 mill. kr.

Begge tilskotsordningane har som prinsipp at kommunane er ansvarlege for eventuelle meirkostnadar i høve til totalkostnad oppgitt i søknad. Dette gjer det viktig å kvalitetssikra kostnadsestimata, då det kan få betydning for gjennomføringa av tiltaka dersom kommunane får høgare kostnadar enn dei hadde sett føre seg.

I retningslinjene til ordninga står det at tiltak «bør vera forankra politisk eller i plan, fortrinnsvis i gjeldande og oppdatert trafikksikringsplan». Dette skil seg frå Vestland si ordning til fysiske tiltak, der ein oppdatert ts-plan er eit tydeleg krav. Å stilla krav til ein oppdatert ts-plan for å få tilskot, gir kommunane eit insentiv til å prioritera ts-planarbeid. Det er viktig å oppretthalda dette kravet.

Dei to første åra til tilskotsordninga (2016 og 2017) var det kommunane sitt ansvar å stå for gjennomføring av tiltaka. Tiltaka skulle vera på fylkesvegnettet, og det var kravd eit tett samarbeid med Statens vegvesen for å syta for at alle tiltak vart gjennomførte på tilfredsstillande måte. Frå 2018 vart det opna for at kommunane kunne be om at Statens vegvesen stod for gjennomføring av tiltaka. Det var vegvesenet sjølv som ønskte større kontroll med gjennomføringa.

Retningslinjer med behov for revidering

Første tildeling frå Vestland si tilskotsordning til fysiske tiltak syner at det er behov for å gjera nokre endringar i retningslinjene. Det er tydeleg at retningslinjene manglar noko fleksibilitet kring tildeling av tilskot. Den øvre tilskotsgrensa som er sett (kr. 250.000) gjorde, saman med kravet om kommunal eigendel på minimum 50 prosent, at me ikkje hadde moglegheita til å tilrå høgare tilskot og reduserte kommunale eigendelar for tiltaka i tilskotsordninga då me såg at pågangen til tilskotsordninga var låg. Med desse kriteria var det også lite aktuelt å leggja årets løyving frå fylkestinget til trygg skuleveg, Hjertesone og punktutbetring, til ramma for tilskotsordninga til fysiske ts-tiltak.

Det er ingen fasit på kor høg ei tilskotsgrense bør vera. Tilskotsordninga får si ramme tildelt frå FTU-midlane, som igjen vert fastsett gjennom vedtak av fylkesbudsjettet. Tilskotsgrensa er tilpassa storleiken på ramma for tilskotsordninga, som inngår i FTU-midlane. Med årets ramme kunne me i teorien gitt 22 tilsegn om tilskot med maks tilskotssum. Til samanlikning gav den øvre tilskotsgrensa for trygg skuleveg, Hjertesone og punktutbetring i 2019 rom for sju tildelingar med maks tilskotssum. I realiteten er det som regel ein god del søknadar med lågare søknadssum enn den øvre grensa for tilskot. Med dagens nivå på FTU-midlane og vidare ramma for den ordinære tilskotsordninga, er det grunnlag for å heva tilskotsgrensa i reviderte retningslinjer. Med til dømes ei dobling av tilskotsgrensa til kr. 500.000 vil kommunane framleis ha god sjanse for å få tilskot til

sine prosjekt, og ei høgare tilskotsgrense vil truleg gjera ordninga meir attraktiv. Samstundes vil fylkesdirektøren påpeika at det nok er fleire faktorar enn øvre tilskotsgrense som påverkar pågangen på tilskotsordninga. Til dømes har me truleg ikkje nådd godt nok ut med informasjonen om tilskotsordninga til dei som arbeider med trafikktrygging i kommunane. Dette er noko me med enkle grep kan gjera noko med.

Vedtakskompetanse

Hovudutval for samferdsel og mobilitet har bedt om at det vert vurdert endringar i retningslinjene for tilskotsordninga til fysiske trafikktryggingstiltak. Etter vår tolking av reglementa for dei folkevalde organa ligg det til fylkestinget å vedta slike endringar. Fylkesdirektør for infrastruktur og veg vil om hovudutvalet sluttar seg til innstillinga, syta for at endringane i retningslinjene for ordninga vert lagt fram for fylkestinget.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Tilskotsordning for fysiske trafikktryggingstiltak inngår i FTU-midlane som vert fastsett gjennom vedtak av fylkesbudsjettet. Det ligg til hovudutvalet å vedta vidare fordeling av FTU-midlane. Elles vert fysiske trafikktryggingstiltak finansiert gjennom investeringsprogram for fylkesveg. Rasjonell gjennomføring av fysiske ts-tiltak har betydning for kor godt ein lykkast med å nytta løyvingane som vert gitt.

Klima: Vurdering av verknader for klima er ikkje direkte relevant for denne saka. Generelt kan fysiske trafikktryggingstiltak gi positive verknader for klimaet, då tryggleik er ein viktig faktor for å få fleire til å sykla og gå, på kostnad av bilbruk.

Folkehelse: Som med klima er vurdering av verknader for folkehelse mindre relevant for nett denne saka. Indirekte kan fysiske ts-tiltak redusera ulykkestal og personar som vert skadde eller drepne i trafikken, og dessutan få fleire til å gå og sykla. Vegtrafikkulykker er ei viktig folkehelseutfordring.

Regional planstrategi: Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (regional planstrategi) er på høyring. I høyringsutkastet er eitt av hovudmåla (mål 2) at klima og miljø skal vera ein premiss for samfunnsutviklinga. Strategi 2.1 seier at «Vestland skal vere ein pådrivar for klimaomstilling og nullutslepp.» Som kommentert under vurderinga av «Klima» over, er det ei viktig kopling mellom ts-tiltaka og det å få fleire til å sykla og gå meir.

Mål 3 har lokalsamfunna som ramme for gode kvardagsliv. Strategi 3.1 seier at «Vestland skal utvikle menneskevenlege og levande lokalsamfunn basert på stadeigne ressursar og kvalitetar». Strategi 3.2 seier at «Bergen og dei regionale sentra skal utviklast til attraktive sentra, og fungere som ei drivkraft for utvikling i heile fylket». Tryggleik er ein viktig del av opplevinga av ein stad som attraktiv, og for folk sin mobilitet. Klimavenleg stadutvikling krev trygg ferdsel til og i sentra, til skular og fritidsaktivitetar og til kollektivtransporten.

Utfordringar

Administrering av tilskotsordningane

Tilskotsordningar til fysiske ts-tiltak er relativt arbeidskrevjande å administrera, om ein samanliknar med tiltak i investeringsbudsjettet vårt. Tilskotsordningane har i stor grad gått i eigne løp og prosessar, på sida av tiltaka i investeringsprogrammet vårt. Med tilskotsordningane følgjer eigne prosessar som utlysing, faglege og praktiske vurderingar og avklaringar av søknadane, tildeling av tilskot og oppfølging av tilskotsmottakarar, med statusoppdateringar, rapporteringar og utbetalingar. Det er mange tilsegn som vert gitt. I Hordaland hadde ein to parallelle tilskotsordningar til fysiske tiltak. Dette er ikkje å tilrå, då det gir endå meir å halda styr på

Kommunen som byggherre

Gjennom sams vegadministrasjon hadde Statens vegvesen mykje arbeid med oppfølging av kommunar som var byggherre for tiltak på fylkesveg. Erfaringane er blanda. Det er relativt få kommunar som har god nok kompetanse som byggherre til å gjennomføra tiltak på fylkesveg utan tett oppfølging. Ein ting er dei aller minste tiltaka, men sjølv mellomstore tiltak kan ha høg kompleksitet, særleg når dette er ting ein ikkje jobbar med til dagen.

Oppfølginga av kommunen som byggherre kan vera krevjande og redusera kapasiteten me har til gjennomføring av egne prosjekt eller anna arbeid. I nokre tilfelle har Statens vegvesen i praksis måtta overta byggherreansvaret frå kommunar. Kommunane som tar på seg eit byggherreansvar utan å ha tilstrekkeleg kompetanse, vil også nytta unødige mykje tid og krefter på å få gjennomført prosjekta. Ein får ein dobbel administrasjon av tiltaka, noko som er særleg lite rasjonelt.

Tilskot til fysiske tiltak vert tildelt etter estimerte kostnader for tiltaka utan meirverdiavgift (eks.mva). I ordninga for trygg skuleveg, Hjertesone og punktutbetring har kommunane som byggherre på tiltak på fylkesveg, sjølve vore ansvarlege for rett handtering av meirverdiavgift. Det er mogeleg å inngå justeringsavtale for mva. med fylkeskommunen i ettertid, men dette er både ressurskrevjande og til dels komplisert. Både handtering av mva. og delvis manglande byggherrekompetanse i kommunane er argument for at fylkeskommunen sjølv skal vera byggherre.

Nye moglegheiter

Fylkeskommunen som byggherre

Fylkeskommunen har, med overføring av sams vegadministrasjon og med etablering av avdeling for infrastruktur og veg, fått på plass ein eigen byggherreorganisasjon for prosjekt på fylkesveg. Me sit i førarsetet, med både myndigheit og kompetanse på plass. Me har tilsette med lang og brei erfaring, mellom anna med gjennomføring av prosjekt på fylkesveg. Fylkesdirektøren meiner me vil vera tent med at me, som hovudregel, tar byggherreansvaret sjølv for tiltak på fylkesveg som får tilsegn om tilskot. Unntaka frå regelen vil gjelda kommunar som me veit har høg byggherrekompetanse. Dette er slik me ser det, meir veg for mindre byråkrati.

Samarbeid med kommunane gjennom investeringsprogrammet

Det er viktig å sjå tilskotsordningane, og retningslinjer for desse, i samheng med dei fysiske tiltaka me planlegg for og gjennomfører gjennom investeringsprogrammet for fylkesveg. Det overordna målet for trafikktryggingarbeidet er å redusera talet på menneske som mister livet eller vert hardt skadde i vegtrafikkulykker i fylket vårt. Me må nytta verkemidla og ressursane våre klokt, og få mest mogleg trafikktryggleik for pengane. Kva som er rett er ikkje eit svar med to strekar under. Det som er viktig er at me med jamne mellomrom ser på korleis me arbeider, og vurderer om ting kan gjerast betre.

Tilskotsordningane til fysiske trafikktryggingstiltak som vert diskutert her, er retta mot kommunane og handlar til sjuande og sist om å sikra finansiering og gjennomføring av fysiske trafikktryggingstiltak som har prioritet i kommunane. Ein god del tilskotsprosjekt er spleiselagsprosjekt, særleg gjeld dette for prosjekt med tildeling frå den ordinære tilskotsordninga, der kommunal eigendel er eit krav. For fleire tilskotsprosjekt under ordninga til trygg skuleveg, Hjertesone og punktutbetring i gamle Hordaland, har kommunane stått som byggherre for tiltak på fylkesveg.

Slike spleiselagsprosjekt treng ikkje gå gjennom ei tilskotsordning. Tilskotsordningar er relativt arbeidskrevjande å administrera. Dei kjem i tillegg til dei ordinære systema og årshjulet me har for realisering av vegtiltak som ligg i investeringsprogrammet. I staden for å gi løyvingar til større tilskotsordningar vil det difor vera meir rasjonelt å kanalisera midlane gjennom investeringsprogrammet. Ein kan oppnå det same samarbeidet med kommunane her. Til dømes har me ein post til 'mindre utbetringar' der me har samla fleire slike spleiselagsprosjekt.

God gjennomføring av fysiske tiltak fordrar at plangrunnlaget er godt, at ein har realistiske kostnadsestimat og at turvande forundersøkingar og avklaringar er gjort, mellom anna av grunn- og eigedomstilhøve. Me opplever at fleire tiltak det vert søkt om i tilskotsordningane, ikkje er tilstrekkeleg utgreidd, og at plangrunnlag og kostnadsestimat ikkje er tilfredsstillande. Dette er faktorar som påverkar gjennomføringa av tiltaka, og også om tiltaka vert dyrare enn ein først har tenkt. Ved meirkostnader i høve til kostnad oppgitt i søknad, vil det vera kommunen sitt ansvar å dekkja desse. Det kan skapa usikkerheit kring realisering av tiltak, dersom meirkostnadane vert høge. Spleiselagsprosjekt gjennom investeringsprogrammet gir oss betre kontroll med kva prosjekt som vert realiserte, at desse er klare for bygging og har eit tilfredsstillande plangrunnlag, og at kommunane som eventuelt vert byggherre på fylkesveg har tilstrekkeleg kompetanse til å handtera dette på ein god måte.

Det er dermed ikkje sagt at tilskotsordningar ikkje har sin verdi. Mindre tiltak kan godt finna si finansiering her. Det har også ein verdi å kunna gi tilskot til ts-tiltak på kommunal veg. Dette vil vera ein støtte til ts-arbeidet i kommunane, kanskje særleg dei med dårleg økonomi.

Nye retningslinjer for tilskotsordninga

Fylkesdirektøren føreslår at det vert utarbeidd framlegg til endringar i retningslinjene som sikrar fleksibilitet - både i tilfelle det vert færre søknadar til ordninga enn venta, og dersom ordninga vert tilført ekstra midlar. Ei moglegheit er at retningslinjene angir desse som unntak frå ei fastsett tilskotsgrense, og unntak frå ei fastsett grense for minimum eigendel frå kommunane. Kommunane held seg då til tilskotsgrense og minimum eigendel når dei søker, og så får fylkeskommunen moglegheita til å gi større tilskot og redusera den kommunale eigendelen ved behov. Ei anna moglegheit er at retningslinjene gir fylkesadministrasjonen fridom til å fastsetja øvre tilskotssum og eventuelt også minimum kommunal eigendel før kvar utlysing, ut frå forventa ramme for tilskotsordninga⁴. Til dømes kan retningslinjene fastsetja at øvre tilskotsgrense skal gi rom for eit visst tal tilsegn om tilskot med maksimal tilskotssum, ut frå den økonomisk ramme for ordninga ein ser føre ved tidspunktet for utlysinga.

Døme: Om talet tilsegn med maksimal tilskotssum er sett til 10, vil øvre grense for tilskot bli kr. 500.000 dersom ein ventar seg ei ramme for ordninga på 5 mill. kr. Ventar ein ei høgare ramme, t.d. på 9 mill. kr, vert tilskotsgrensa justert til kr. 900.000.

Justering av tilskotsgrensa må skje ut frå den kunnskap ein har på tidspunktet for utlysinga, for grensa er ei vesentleg opplysing for kommunane som dei må vera kjende med når dei skal levera søknad. Ei oppjustering vil for somme kommunar gjera det meir aktuelt å søkja om større tiltak. På tidspunktet for utlysing er ikkje den endelege ramma for tilskotsordninga fastsett. Dette har samanheng med at me planlegg for vedtak tidleg på året, for å sikra at flest mogleg tiltak vert ferdigstilt i løpet av tildelingsåret. Utlysing må skje i god tid før vedtak om tildeling, fortrinnsvis på hausten året før. Fylkesdirektøren må då ta utgangspunkt i budsjettprosessen gjennom året, og slik ramma ligg an til å bli ved tidspunktet for utlysing. Ramma for tilskotsordninga vert ikkje direkte regulert av budsjettprosessen, men vert påverka av endringar i FTU-midlane. Eventuelle signal om at ekstraløyvingar til trafikktryggleik skal gjerast søkbare for kommunane, vil kunna vera eit grunnlag for å justera opp ei maksimal tilskotsgrense. Endeleg fastsetting av ramma for tilskotsordninga skjer ved vedtak om fordeling av FTU-midlane, etter at fylkesbudsjettet er vedtatt.

Dersom det, etter at søknadsfristen for tilskotsordninga er passert, ligg an til eit mindreforbruk for ordninga, bør retningslinjene gi rom for at fylkesdirektøren kan tilrå beløp som ligg over det som ved utlysing vart fastsett som øvre grense for tilskot. Retningslinjene må då også gi rom for at me i slike tilfelle kan gjera unntak frå kravet om minimum kommunal eigendel på 50 prosent. Det kan oppstå situasjonar der samla søknadssum er på nivå med ramma for tilskotsordninga (eller høgare), men der fylkesdirektøren si tilråding om tildeling vil gi eit mindreforbruk om ikkje dei nemnte unntaka vert nytta. Her må fylkesdirektøren si tilråding ligga til grunn. Me bør ikkje gi tilskot til tiltak som me ikkje kan stå inne for fagleg sett. Unntaka som er skissert her, kan gjera seg gjeldande om det er færre søknadar til tilskotsordninga enn venta, men også dersom ramma for tilskotsordninga vert høgare enn kva ein venta seg då øvre tilskotsgrense vart fastsett (ved utlysing).

Konklusjon

Me er avhengige av gode rammer for gjennomføring av fysiske trafikktryggingstiltak, for å lykkast med å nå måla om stadig færre menneske som vert drepne eller hardt skadde i vegtrafikken. Som vegeigar, og med eit overordna ansvar for folkehelse og trafikktryggleik, er dette viktige oppgåver.

Ved framtidige ekstraløyvingar til fysiske tiltak er rådet frå fylkesdirektøren at desse inngår i ramma for den ordinære tilskotsordninga, dersom det er forventa frå politisk hald at løyvingane skal inngå i ei tilskotsordning. Den ordinære tilskotsordninga bør då få revidert sine retningslinjer, slik at desse er fleksible nok til å handtera ei høgare ramme for ordninga. Viss det kjem slike ekstramidlar, er det ein fordel at dette vert signalisert i løpet av budsjettprosessen, slik at ein kan ta omsyn til dette ved utlysing av tilskotsordninga på hausten.

⁴ For å sikra at flest mogleg tiltak vert ferdigstilt i løpet av tildelingsåret, planlegg me for vedtak tidleg på året. Utlysing vil då finna stad før endeleg ramme for tilskotsordninga er fastsett. Dette skjer ved vedtak om fordeling av FTU-midlane, etter at fylkesbudsjettet er vedtatt.

Samstundes bør me vurderer om ei tilskotsordning er rette måten å realisera slike ekstraløyvingar på. Tilskotsordningar skapar engasjement, og det er ein måte å koma i dialog med kommunane og som synleggjer deira behov. Det vil likevel vera mogleg å ta vare på den gode samhandlinga med kommunane gjennom investeringsprogrammet vårt for fylkesveg, og å leggja til rette for at lokale prioriteringar får større plass der. Det gir oss ein større grad av kontroll med at prosjekta er byggjeklare og at byggherrekompetansen er på plass.

Fylkesdirektøren vil føreslå desse endringane i retningslinjene for tilskotsordninga til fysiske trafikktryggingstiltak:

- Øvre grense for tilskotssum vert tilpassa endringar i ramma for tilskotsordninga som er kjende ved tidspunktet for utlysing. Ved endringar vert grensa justert slik at den tillét 8-12 tilsegn om tilskot med maksimal sum.
- Det vert opna for at fylkeskommunen ved tildeling kan gjera unntak frå øvre grense for tilskot, og for minimum kommunal eigendel på 50 prosent, dersom det etter fylkesdirektøren si tilråding til vedtak ligg an til eit mindreforbruk i tilskotsordninga.

KALENDER

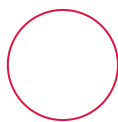
HORDALAND
FYLKESKOMMUNE

LEDIGE STILLINGAR

MENY

OM OSS

[hordaland.no](#) / [Veg og transport](#) / [Trafikksikring](#) / [Tilskot til trygg skuleveg, hjertesone og punktutbetring](#)



Tilskot til trygg skuleveg, Hjertesone og punktutbetring

Kommunar i Hordaland kan søkje tilskot på inntil 5 millionar kroner til fysiske trafikksikringstiltak knytt til trygg skuleveg, Hjertesone og punktutbetring.

Søk tilskot

Søk gjennom elektronisk søknadsskjema.

Søknadsfrist 25. februar

Kven kan søkje?

Alle kommunar i Hordaland kan søkje om støtte. Kommunen må også stå som søker for [Hjertesone-tiltak](#).

Kva kan kommunane søkje om?

For føremål «Trygg skuleveg og Hjertesone» kan de søkje tilskot til:

› fysiske tiltak for trygg skuleveg på fylkesvegnettet

- › fysiske Hjertesone-tiltak i skulen sin randsone, både på kommunal veg og fylkesveg

For føremål «Punktutbetring» kan de søkje tilskot til:

- › punktutbetringstiltak på fylkesvegnettet
- › utbetring av eksisterande fylkesveg, inkludert utbetring og etablering av tilbod til mjuke trafikantar

Vurderingskriterium

Vi vurderer etter desse kriteria:

- › Tiltaka vert vurdert etter i kva grad dei bidrar til Hordaland fylkeskommune sine satsingsområde innan trafikksikring. Dei mest relevante satsingsområda er:
 - › Møte- og utforkøyringsulykker utanfor tettbygde strøk
 - › Mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg
- › Tiltaka vert vurdert ut frå eit kost-/nytteperspektiv. I dette inngår:
 - › Fagleg vurdering av trafikksikkerheitsverknaden
 - › Behovet for å gjennomføra trafikksikringstiltak på aktuell stad (ut frå risiko)
 - › Venta kostnad ved tiltaket
 - › Om mange eller få vil dra nytte av tiltaket (relativt sett)
- › Tiltaka vert vurdert etter kvaliteten på plangrunlaget, og om det er realistisk å få gjennomført tiltaka innanfor plan- og tidsramma.
- › Tiltaka vert vurdert etter risiko for kostnadsoverskridingar, då større overskridingar skapar usikkerheit om tiltaka vil verta gjennomførte.

Det er ein føresetnad at kommunane rettar seg etter dei vilkår og retningslinjer som gjeld for tilskotsordninga.

Vilkår og retningslinjer for tilskotsordninga

Generelt

- › Kommunane må stå som søkjarar.
- › Tilskotsordninga gjeld for fysiske tiltak.

Forankring og grunnlag for søknaden

- › For tiltak som krev forundersøkingar (til dømes fotgjengartellingar ved ønskte kryssingspunkt, geotekniske undersøkingar, m.m.) må resultat av desse ligga føre ved søknadstidspunktet.

- › For tiltak som krev reguleringsplan, må vedtatt plan ligga føre ved søknadstidspunktet.
- › For tiltak som krev avklaring av grunntilhøve (eigedom), må dette, inkludert kostnadar for eventuelt grunnverv e.l., vera avklart innan søknadstidspunktet.
- › Tiltak bør vera forankra politisk eller i plan, fortrinnsvis i gjeldande og oppdatert trafikksikringsplan.

Gjennomføring

- › For tiltak på fylkesveg kan kommunane be om at Statens vegvesen står for gjennomføring av tiltaket. Statens vegvesen må sjølve vurderer om dei har kapasitet til å ta ansvar for gjennomføring.
- › Kommunar som sjølve gjennomfører tiltak på fylkesveg, må gå i dialog med Statens vegvesen og retta seg etter krav og retningslinjer som gjeld gjennomføring av fysiske tiltak på fylkesveg. Kommunen må inngå gjennomføringsavtale med Statens vegvesen, som skal regulera gjennomføringa av tiltaket.
- › Kommunane er ansvarlege for gjennomføring av tiltak på kommunal veg.
- › Det vert opna for toårig gjennomføring. Det inneber at tiltak frå 2019-tildelinga kan verta ferdigstilt i løpet av 2020, under føresetnad av at det er klarert med fylkeskommunen.

Økonomi

- › Tilskotsordninga kan fullfinansiera tiltak, men også inngå som delfinansiering av tiltak.
- › Tilsegn om tilskot vert tildelt etter kostnadar eks. mva.
- › Kommunane er ansvarlege for meirforbruk i høve til oppgitt kostnad i søknad.
- › Kommunane som gjennomfører tiltaka sjølve, er ansvarlege for handtering av meirverdiavgift.
- › For tiltaka der Statens vegvesen skal stå for gjennomføring vil fylkeskommunen løyva opp meirverdiavgifta.

Rapportering og utbetaling

- › For tiltak der Statens vegvesen står for gjennomføringa, vil løyvingar og rapporteringar følgja etablerte prosedyrar.
- › Kommunane som står for gjennomføring av eigne tiltak må fylla inn rapporteringsskjema, levara prosjektrekneskap med endelege kostnadar og dokumentera tiltaket med før- og etterbilete. Utbetaling av tilskot vil skje så snart tiltaket er ferdigstilt, og rapporteringsskjemaet med vedlegg er sendt inn.
- › Om eit tiltak får mindre kostnadar enn skissert i søknaden, vert tildelt støtte redusert med tilsvarande prosentdel. I slike tilfelle får fullfinansierte tiltak framleis tilskot for heile sluttkostnaden (eks. mva).
- › Siste frist for å senda inn sluttrapport er 1. januar 2020. For tiltak der det er avklart at ferdigstilling skal skje i påfølgande år, er fristen 1. januar 2021.

Kontroll og revisjon

- › Hordaland fylkeskommune sin revisor kan gjennomføra kontroll med at tilskotet vert forvalta slik det går fram av søknad og vedtak.
- › Om tilskotsmottakar gir misvisande opplysningar, eller ikkje nyttar tilskotet i samsvar med vilkåra, vil tilskotet verta avkorta/inndratt.

Vi utviklar Hordaland

Besøksadresse

Agnes Mowinckels gate 5
5008 Bergen

Opningstid

15/09-14/05: 08.00-15.45
15/05-14/09: 08.00-15.00

Postadresse

PB 7900
5020 Bergen

Send oss ein e-post

Ring 55 23 90 00

Finn tilsette

Offentleg journal

Nettstadskart

Facebook

English

Personvern

Større skrift

Beredskap



Tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak

Retningslinjer¹

1. Føremål med tilskotsordninga

Føremålet med ordninga er å styrkje trafikktryggleiken på og langs veg i kommunane. Det er eit viktig prinsipp for trafikktryggingarbeidet at kunnskap om utfordringane er på lokalt nivå i kommunane. Tilskotsordninga kan såleis gi ei viktig kopling mellom kommunale behov og fylkeskommunale prioriteringar.

2. Typar tiltak omfatta av ordninga

Tilskot frå ordninga vert tildelt fysiske trafikktryggingstiltak på og langs kommunal og fylkeskommunal veg retta inn mot mjuke trafikantar, særleg barn og eldre, samt tiltak som reduserer risikoen for møte- og utforkøyringsulukker. Ordninga kan også gi tilskot til gang- og sykkeltilbod som ikkje ligg langs køyreveg. Tiltaka som får tilskot skal innehalde enkle og kostnadseffektive løysingar som direkte medverkar til å auke trafikktryggleiken.

3. Målgruppe

Målgruppe for ordninga er kommunane i Vestland fylke.

4. Tildeling

Tilskot innanfor denne ordninga vert tildelt ein gong i året.

5. Kriterium for tilskotsordninga

Følgjande grunnleggande kriterium gjeld for ordninga:

- Ordninga vil vere basert på søknader frå den enkelte kommune.
- Tiltaket må i utgangspunktet gjelde kommunal eller fylkeskommunal veg.
- Det er krav om oppdatert kommunal trafikktryggingssplan.
- Det er eit krav at tiltaket er planavklart, eller at tiltaket ikkje har behov for planavklaring.
- Det er krav om kommunal medfinansiering.
- Tiltaket skal som hovudregel gjennomførast innan utgangen av det året tilskotet vert gitt. Der tiltaket er starta opp innan slutten av tildelingsåret, kan tilskotet overførast til påfølgjande år.
- Tilskotet vert først utbetalt når tiltaket er gjennomført og fylkeskommunen har motteke tilfredsstillande dokumentasjon på fullføring.
- For tiltak som ikkje er starta opp i tildelingsåret, vil tilskotet bli trekt tilbake.

6. Krav om eigendel

Eigendelen av kostnaden med tiltaket vil vere minimum 50 prosent av totalkostnaden. Kommunane er ansvarlege for eventuelle meirkostnadar i høve til totalkostnad oppgitt i søknad.

¹ Retningslinjene er fastsett i fellesnemnda for fylkessamanslåinga 18. juni 2019 (politisk sak 46/2019). Dei er i etterkant korrigert med rett avgjerdsmynde (punkt 8) i tråd med Reglement for folkevalde organ og delegering, vedtatt av Vestland fylkesting 15. oktober 2019 (politisk sak 2/2019).

7. Øvre tilskotsgrense

Det vert sett ei maksimal tilskotsgrense på kr 250 000,- til kvart enkelt tiltak som får tilskot. Tilskot gjennom ordninga kan dekke opp til 50 prosent av totalkostnaden for tiltaket. Vert sluttkostnad for tiltaket redusert i høve til totalkostnad i søknad, vert det fylkeskommunale tilskotet redusert med tilsvarende prosentdel.

8. Ansvar for å forvalte tilskotsordninga

Hovudutval for samferdsel og mobilitet (SAMO) gjer vedtak om tildeling av tilskotsmidlane på vegner av fylkeskommunen. Infrastruktur og vegavdelinga førebur sak om tildeling av tilskot og utfører den praktiske administrasjonen av tilskotsmidlane. Midlane vert tildelt etter søknad til konkrete prosjekt/tiltak i den enkelte kommune. Administrasjonen si tilråding vert lagt fram for trafikktryggingsutvalet (FTU) som innstiller til SAMO.