

## Møteinnkalling

<b>Utval:</b>	<b>Trafikktryggingsutvalet</b>
<b>Møtestad:</b>	Fjernmøte
<b>Dato:</b>	19.05.2021
<b>Tid:</b>	09:00

### Program:

Kl. 09:00

#### **Møtestart**

Kl. 09:05 - 10:30

#### **Orienteringar**

*Status aktivitetar og arrangement for avgangselevane vgs. våren 2021*  
v/ Knut Olav Nestås, regionleiar, Trygg Trafikk.

*Trafikktryggingskonferansen 2021* v/ Amalie Bjelland Malmo, rådgjevar,  
avd. for infrastruktur og veg.

*Trafikktryggleik i Regional transportplan* v/ Carl Erik Nielsen, leiar for  
utgreiing, avd. for infrastruktur og veg.

*Forslag til målstruktur, handlingsprogram for trafikktrygging* v/ Even  
Vaular, rådgjevar, avd. for infrastruktur og veg.

KL.10:30 - 10:40

#### **Pause**

Kl. 10:40 -

#### **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
	<b>Godkjenningssaker</b>		
GK 5/21	Godkjenning av innkalling og sakliste		
GK 6/21	Godkjenning av møteprotokoll frå møte i trafikktryggingssutvalet 15.03.21	2020/77170	
	<b>Referatsaker</b>		
RS 10/21	Årsrapport for Trygg Trafikk Vestland 2020	2019/101	
RS 11/21	Rapport om organiseringa av trafikktryggingssarbeidet etter regionreforma	2019/101	
RS 12/21	Trafikktrygging i Nasjonal transportplan 2022-2033 og arbeidet med ny nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit	2019/101	
	<b>Politiske saker</b>		
PS 4/21	Tilskot til kommunale trafikktryggingssplanar 2021	2021/672	
PS 5/21	Endringar i disponeringa av FTU-midlar, mai 2021.	2019/101	

**Godkjenningssaker**  
**GK 5/21 Godkjenning av innkalling og sakliste**

---

Saksnr: 2020/77170-9  
Saksbehandlar: Lotte Karoline Lynngård

---

**Saksgang**

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Trafikktryggingsutvalet	6/21	19.05.2021

Godkjenning av møteprotokoll frå møte i trafikktryggingsutvalet 15.03.21

Møteprotokoll frå møte i trafikktryggingsutvalet 15.03.21 er vedlagt.

**Møteprotokoll**

<b>Utval:</b>	<b>Trafikktryggingsutvalet</b>
<b>Møtestad:</b>	Fjernmøte
<b>Dato:</b>	15.03.2021
<b>Tid:</b>	09:10-10:43

**Følgjande faste medlemmer møte:**

Namn	Funksjon	Representerer
Jannicke Bergesen Clarke	Leiar	A
Mette Heidi Bergsvåg Ekrheim	Medlem	SP
Sigurd Erlend Reksnes	Medlem	SP
Marthe Hammer	Nestleiar	SV
Morten Klementsens	Medlem	UA

**Følgjande medlemmer hadde meldt forfall:**

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

**Følgjande varamedlemmer møte:**

Namn	Møtte for	Representerer
Gunnar Moland	Hanne Eva Husebø Kristensen	H

**Merknader**

Morten Klementsens (UA) deltok frå ca kl 10:35-10:43, og deltok ikkje i sakshandsaminga

**I tillegg var invitert og møte:**

Statens vegvesen ved Sindre Lillebø og Torbjørn Brosvik  
 Vest politidistrikt ved Ola Akselberg  
 Trygg trafikk ved Knut Olav R. Nestås  
 Vestland fylkeskommune ved Hege Osebakken, Amalie Bjelland Mamlo, Trond Hollekim, Tor Høyland, Eva Vinjevold, Even Vaular

**Frå administrasjonen møte:**

Namn	Stilling
John Martin Jacobsen	Seksjonssjef forvaltning og utgreiing
Lotte Karoline Lynngård	Rådgjevar/møtesekretær

## Saksliste

Utvalls- saksnr	Innhald	Arkiv- saksnr	U.Off
	<b>Godkjenningssaker</b>		
GK 3/21	Godkjenning av innkalling og sakliste		
GK 4/21	Godkjenning av møteprotokoll frå møte i trafikktryggingsutvalet 25.01.21	2020/77170	
	<b>Referatsaker</b>		
RS 5/21	Notat om trafikkregulering i Drotningstveit	2019/101	
RS 6/21	Nominering av kandidatar til årets trafikktryggingssak	2021/1622	
RS 7/21	Handlingsprogram for trafikktrygging - status per februar 2021	2020/62195	
RS 8/21	Årsplan for FTU 2021	2019/101	
RS 9/21	Svar på spørsmål frå Leif Fjellro (Folkepartiet Vestland/uavhengige) om språkkrav til bussjåførar og tiltak for å redusera skadeomfanget på bussmateriell	2019/101	
	<b>Politiske saker</b>		
PS 2/21	Tilskot - Trafikktryggleiksaktivitetar	2020/78745	
PS 3/21	Tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak 2021	2020/79068	

## Godkjenningssaker

### **GK 3/21 Godkjenning av innkalling og sakliste Saksprotokoll i trafikktryggingsutvalet - 15.03.2021**

Møteinnkalling og sakliste vart godkjend utan merknader

### **GK 4/21 Godkjenning av møteprotokoll frå møte i trafikktryggingsutvalet 25.01.21 Saksprotokoll i trafikktryggingsutvalet - 15.03.2021**

Møteprotokoll frå møte 25.01.2021 vart godkjend utan merknader.

## Referatsaker

### **RS 5/21 Notat om trafikkregulering i Drotningstveit Saksprotokoll i trafikktryggingsutvalet - 15.03.2021**

RS 5/21 vart referert.

**RS 6/21 Nominering av kandidatar til årets trafikksikkerheitskommune**  
**Saksprotokoll i trafikktryggingsutvalet - 15.03.2021**

RS 6/21 vart referert.

**RS 7/21 Handlingsprogram for trafikktrygging - status per februar 2021**  
**Saksprotokoll i trafikktryggingsutvalet - 15.03.2021**

RS 7/21 vart referert.

**RS 8/21 Årsplan for FTU 2021**  
**Saksprotokoll i trafikktryggingsutvalet - 15.03.2021**

RS 8/21 vart referert.

**RS 9/21 Svar på spørsmål frå Leif Fjellro (Folkepartiet Vestland/uavhengige) om språkkrav til bussjåførar og tiltak for å redusera skadeomfanget på bussmateriell**  
**Saksprotokoll i trafikktryggingsutvalet - 15.03.2021**

RS 9/21 vart referert.

Politiske saker

**PS 2/21 Tilskot - Trafikktryggleiksaktivitetar**

Forslag til vedtak

FTU tildeler 1 408 112 kr til 35 arrangement fordelt slik som tabellen viser

Søkjjar	Namn på aktivitet	Søknadsum	Totalkostnad	Tilskot
Lysekloster barneskule	Sykkelkids	13 000 kr	13 000 kr	13 000 kr
FAU Kleppe skole	Gåaksjonen 2021	10 000 kr	10 000 kr	8 000 kr
NFF Sogn og Fjordane	Trafikktryggleiks-kampanje 2021	95 000 kr	220 800 kr	95 000 kr
Kvinnherad kommune	Sykkelopplæring i skulen	15 000 kr	15 000 kr	15 000 kr

<b>Bjørgum skule</b>	Sykkelkids Sykkelopplæring i skolen	15 000 kr	15 000 kr	15 000 kr
<b>Gullfjorden skule</b>	Sykkelopplæring - trafikktryggleik	22 000 kr	22 000 kr	22 000 kr
<b>Bjørnafjorden kommune</b>	Sykkelopplæring - trafikktryggleik	22 500 kr	22 500 kr	22 500 kr
<b>Sædalen FAU</b>	Refleksvestaksjon vinter 2021	6 000 kr	6 000 kr	6 000 kr
<b>Askøy kommune skole</b>	Sykkelkids - Sykkelopplæring i skolen	15 000 kr	15 000 kr	15 000 kr
<b>Hetlevik skole</b>	Sykkeldag med praktisk prøve og test av utstyr	7 500 kr	7 500 kr	7 500 kr
<b>Stord kommune</b>	Trygg på sykkel i Stord	51 500 kr	52 000 kr	51 500 kr
<b>Politikameratane</b>	Årdal Tenk Tryggleik	50 000 kr	74 000 kr	50 000 kr
<b>Pensjonistforbundet Sogn og Fjordane</b>	Bilfører 65+ kurs	48 000 kr	48 000 kr	48 000 kr
<b>Kvinnherad kommune</b>	Reflekskampanje 2022	50 000 kr	50 000 kr	40 000 kr
<b>Sogndal VGS</b>	Russen sin dag	22 000 kr	22 000 kr	22 000 kr
<b>Erdal barneskole</b>	Sykkelopplæring (Sykkelkids)	15 000 kr	15 000 kr	15 000 kr
<b>Måløy VGS</b>	Trafikktryggleiksdag	60 000 kr	58 441 kr	56 000 kr
<b>Høyanger VGS</b>	Kursa «Førstehjelp ved trafikkulykker» og «Trafikkulykke i tunnel og brannfare»	16 000 kr	16 000 kr	16 000 kr
<b>Stiftinga Fitjar Frivilligsental</b>	Trafikksikringsdag i Fitjar	66 000 kr	66 000 kr	62 000 kr
<b>NFF Hordaland</b>	Haldningsskapande arbeid 2021 for alle i fotballen	70 000 kr	100 000 kr	70 000 kr
<b>Etertankens dag Hordaland</b>	Trafikksikkerhetsdagen 2021	83 000 kr	190 000 kr	83 000 kr
<b>Kvinnherad VGS</b>	Trafikksikringsdag på KVV 2021	24 500 kr	24 500 kr	24 500 kr
<b>Bømlo kommune</b>	Trafikktryggleik 5. - 7.klasse: Sykkelkids og læring om anleggsmaskiner	30 000 kr	30 000 kr	30 000 kr
<b>Skulestad skule</b>	Sykkelkids, sykkelopplæring i skulen	7 500 kr	7 500 kr	7 500 kr
<b>Norges Cykleforbund</b>	Sykkelkids	200 000 kr	2 550 000 kr	200 000 kr
<b>Samnanger barneskule</b>	Sykkelkids	15 000 kr	15 000 kr	15 000 kr
<b>FAU Vikse skule</b>	Holdningsskapande reflekskampanje	10 112 kr	10 112 kr	10 112 kr
<b>NCF Region Vest</b>	Trygg landeveisarena	125 000 kr	125 000 kr	50 000 kr
<b>Austrheim kommune</b>	Trafikksikring i Austrheim - frå barnehage til vaksen	131 500 kr	258 500 kr	131 500 kr
<b>Firda VGS</b>	Trafikktryggingstiltak	42 000 kr	42 000 kr	42 000 kr
<b>Bømlo kommune</b>	Ungdom- og fartskampanje	40 000 kr	80 000 kr	40 000 kr
<b>Øygarden kommune</b>	Trygg i trafikken	40 000 kr	40 000 kr	40 000 kr
<b>Ulvik Herad</b>	Busstur ved Ulvik barnehage	100 000 kr	100 000 kr	0 kr



<b>Foreldrerådet ved Ytre Arna skule</b>	Trygg skolevei for barna ved Ytre Arna skule	25 000 kr	25 000 kr	15 000 kr
<b>Fjaler VGS</b>	Refleksaksjon	20 000 kr	20 000 kr	20 000 kr
<b>FAU ved Ulsmåg skole</b>	Kunsthjertesone	86 000 kr	136 000 kr	50 000 kr
<b>SUM</b>		1 649 112 kr	4 501 853 kr	1 408 112 kr

## Saksprotokoll i trafikktryggingutvalet - 15.03.2021

### Avrøysting

Det var 5 representantar til stades.

Fylkesdirektør for infrastruktur og veg sitt forslag vart samrøystes vedteke.

### Vedtak

FTU tildeler 1 408 112 kr til 35 arrangement fordelt slik som tabellen viser

Søkjar	Namn på aktivitet	Søknadsum	Totalkostnad	Tilskot
<b>Lysekloster barneskule</b>	Sykkelkids	13 000 kr	13 000 kr	13 000 kr
<b>FAU Kleppe skole</b>	Gåaksjonen 2021	10 000 kr	10 000 kr	8 000 kr
<b>NFF Sogn og Fjordane</b>	Trafikktryggleiks-kampanje 2021	95 000 kr	220 800 kr	95 000 kr
<b>Kvinnherad kommune</b>	Sykkelopplæring i skulen	15 000 kr	15 000 kr	15 000 kr
<b>Bjergum skule</b>	Sykkelkids Sykkelopplæring i skolen	15 000 kr	15 000 kr	15 000 kr
<b>Gullfjordungen skule</b>	Sykkelopplæring - trafikktryggleik	22 000 kr	22 000 kr	22 000 kr
<b>Bjørnafjorden kommune</b>	Sykkelopplæring - trafikktryggleik	22 500 kr	22 500 kr	22 500 kr
<b>Sædalen FAU</b>	Refleksvestaksjon vinter 2021	6 000 kr	6 000 kr	6 000 kr
<b>Askøy kommune skole</b>	Sykkelkids - Sykkelopplæring i skolen	15 000 kr	15 000 kr	15 000 kr
<b>Hetlevik skole</b>	Sykkeldag med praktisk prøve og test av utstyr	7 500 kr	7 500 kr	7 500 kr
<b>Stord kommune</b>	Trygg på sykkel i Stord	51 500 kr	52 000 kr	51 500 kr
<b>Politikameratane</b>	Årdal Tenk Tryggleik	50 000 kr	74 000 kr	50 000 kr
<b>Pensjonistforbundet Sogn og Fjordane</b>	Bilførar 65+ kurs	48 000 kr	48 000 kr	48 000 kr
<b>Kvinnherad kommune</b>	Reflekskampanje 2022	50 000 kr	50 000 kr	40 000 kr
<b>Sogndal VGS</b>	Russen sin dag	22 000 kr	22 000 kr	22 000 kr
<b>Erdal barneskole</b>	Sykkelopplæring (Sykkelkids)	15 000 kr	15 000 kr	15 000 kr
<b>Måløy VGS</b>	Trafikktryggleiksdag	60 000 kr	58 441 kr	56 000 kr
<b>Høyanger VGS</b>	Kursa «Førstehjelp ved trafikkulykker» og «Trafikkulykke i tunnel og brannfare»	16 000 kr	16 000 kr	16 000 kr

<b>Stiftinga Fitjar Frivilligsental</b>	Trafikksikringsdag i Fitjar	66 000 kr	66 000 kr	62 000 kr
<b>NFF Hordaland</b>	Haldningsskapande arbeid 2021 for alle i fotballen	70 000 kr	100 000 kr	70 000 kr
<b>Ettertankens dag Hordaland</b>	Trafikksikkerhetsdagen 2021	83 000 kr	190 000 kr	83 000 kr
<b>Kvinnherad VGS</b>	Trafikksikringsdag på KVV 2021	24 500 kr	24 500 kr	24 500 kr
<b>Bømlo kommune</b>	Trafikktryggleik 5. - 7.klasse: Sykkelkids og læring om anleggsmaskiner	30 000 kr	30 000 kr	30 000 kr
<b>Skulestad skule</b>	Sykkelkids, sykkelopplæring i skulen	7 500 kr	7 500 kr	7 500 kr
<b>Norges Cykleforbund</b>	Sykkelkids	200 000 kr	2 550 000 kr	200 000 kr
<b>Samnanger barneskule</b>	Sykkelkids	15 000 kr	15 000 kr	15 000 kr
<b>FAU Vikse skule</b>	Holdningsskapande reflekskampanje	10 112 kr	10 112 kr	10 112 kr
<b>NCF Region Vest</b>	Trygg landeveisarena	125 000 kr	125 000 kr	50 000 kr
<b>Austrheim kommune</b>	Trafikksikring i Austrheim - frå barnehage til vaksen	131 500 kr	258 500 kr	131 500 kr
<b>Firda VGS</b>	Trafikktryggingstiltak	42 000 kr	42 000 kr	42 000 kr
<b>Bømlo kommune</b>	Ungdom- og fartskampanje	40 000 kr	80 000 kr	40 000 kr
<b>Øygarden kommune</b>	Trygg i trafikken	40 000 kr	40 000 kr	40 000 kr
<b>Ulvik Herad</b>	Buskur ved Ulvik barnehage	100 000 kr	100 000 kr	0 kr
<b>Foreldrerådet ved Ytre Arna skule</b>	Trygg skolevei for barna ved Ytre Arna skule	25 000 kr	25 000 kr	15 000 kr
<b>Fjaler VGS</b>	Refleksaksjon	20 000 kr	20 000 kr	20 000 kr
<b>FAU ved Ulsmåg skule</b>	Kunsthjertesone	86 000 kr	136 000 kr	50 000 kr
<b>SUM</b>		1 649 112 kr	4 501 853 kr	1 408 112 kr

### PS 3/21 Tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak 2021

Forslag til vedtak

1. Tilskot frå ordninga for fysiske trafikktryggingstiltak i 2021 vert fordelt til desse tiltaka:

Kommune	Omtale av tiltaket	Tildeling (kr)
Alver	Fartsdempande tiltak Kv.2035 Hjertåsvegen og Kv.6059 Kyrhovden	100 000
Alver	Gangfelt Kv.1021 ved kryss Fv.5470 ved Lindås senter	250 000
Askøy	Utbetring av kryssingspunkt Kv.1212 Kollevågvegen	400 000
Austevoll	Hjartesone ved Storebø barneskule	1 000 000
Austrheim	G/s-veg Fv.565 Mastrevik v/ sjukeheim og kulturskule/seniorsenter	200 000
Bjørnafjorden	Fortau Kv. Nilsavegen	500 000
Bremanger	Tryggare skuleveg Ålfoten, Sigdestad	225 000
Bømlo	Sikring av kryssingspunkt - Øklandsvegen/Bjørkåsen Fv.5002/Kv.1077	250 000

Kommune	Omtale av tiltaket	Tildeling (kr)
Bømlo	Fjellsikring og tiltak mot utvasking av veg Kv.1151 Børøyvegen	1 000 000
Bømlo	Gangsti i nytt kryssområde frå Myro mot Folderøy skule, KV1226	100 000
Fitjar	Kv.19 Rekkverk ved Kuarvågen	150 000
Gloppen	Ferdigstilling av g/s-veg langs Gotavegen	130 000
Gulen	G/s-veg Byrknes, Nordre garden	175 000
Høyanger	Kyss og køyr-sone ved Høyanger skule	1 000 000
Kinn	Gangsti Måløy, gate 2 - 4 til Vågsøy Ungdomsskole	1 000 000
Kvam	Sandvenhagen/Seland - g/s-veg med veglys	1 000 000
Kvinnherad	Gatelys - Kv1140 - Geilovegen Valen	300 000
Kvinnherad	G/s-veg (fortau) med veglys Kv.1127 - Bogsnes	425 000
Luster	Veglys Skulebakken, Skjolden	33 275
Osterøy	Fortau i boligfelt, Ramberg	250 000
Sogndal	Oppgradering Prestadalen	140 911
Sogndal	Opprusting av gangbrurekkverk på skuleveg i Kaupanger	72 579
Sogndal	Gatelys ved Norane oppvekstsenter	25 817
Stad	Lyssetting og trafikkregulering ved skular, sikring/rekkverk kommunal veg	207 418
Stord	Gang- og sykkel tunnel på Banevegen, Vassneset, Sagvåg sentrum	325 000
Sunnfjord	Fortau med lys - Brendeholten	750 000
Vaksdal	G/s-veg Dale skule/Dale sentrum til fleirbrukshall og sentralidrettsanlegg	590 000
	<b>SUM (kr.)</b>	<b>10 600 000</b>

## Saksprotokoll i trafikktryggingutvalet - 15.03.2021

### Avrøysting

Det var 5 representantar til stades.

Fylkesdirektør for infrastruktur og veg sitt forslag vart samrøystes vedteke.

### Vedtak

1. Tilskot frå ordninga for fysiske trafikktryggingstiltak i 2021 vert fordelt til desse tiltaka:

Kommune	Omtale av tiltaket	Tildeling (kr)
Alver	Fartsdempande tiltak Kv.2035 Hjertåsvegen og Kv.6059 Kyrhovden	100 000
Alver	Gangfelt Kv.1021 ved kryss Fv.5470 ved Lindås senter	250 000
Askøy	Utbetring av kryssingspunkt Kv.1212 Kollevågvegen	400 000
Austevoll	Hjartesonone ved Storebø barneskule	1 000 000
Austrheim	G/s-veg Fv.565 Mastrevik v/ sjukeheim og kulturskule/seniorsenter	200 000
Bjørnafjorden	Fortau Kv. Nilsavegen	500 000
Bremanger	Tryggare skuleveg Ålfoten, Sigdestad	225 000
Bømlo	Sikring av kryssingspunkt - Øklandsvegen/Bjørkåsen Fv.5002/Kv.1077	250 000
Bømlo	Fjellsikring og tiltak mot utvasking av veg Kv.1151 Børøyvegen	1 000 000
Bømlo	Gangsti i nytt kryssområde frå Myro mot Folderøy skule, KV1226	100 000
Fitjar	Kv.19 Rekkverk ved Kuarvågen	150 000
Gloppen	Ferdigstilling av g/s-veg langs Gotavegen	130 000
Gulen	G/s-veg Byrknes, Nordre garden	175 000
Høyanger	Kyss og køyr-sone ved Høyanger skule	1 000 000
Kinn	Gangsti Måløy, gate 2 - 4 til Vågsøy Ungdomsskole	1 000 000
Kvam	Sandvenhagen/Seland - g/s-veg med veglys	1 000 000
Kvinnherad	Gatelys - Kv1140 - Geilovegen Valen	300 000
Kvinnherad	G/s-veg (fortau) med veglys Kv.1127 - Bogsnes	425 000
Luster	Veglys Skulebakken, Skjolden	33 275

Kommune	Omtale av tiltaket	Tildeling (kr)
Osterøy	Fortau i boligfelt, Ramberg	250 000
Sogndal	Oppgradering Prestadalen	140 911
Sogndal	Opprusting av gangbrurekkverk på skuleveg i Kaupanger	72 579
Sogndal	Gatelys ved Norane oppvekstsenter	25 817
Stad	Lyssetting og trafikkregulering ved skular, sikring/rekkverk kommunal veg	207 418
Stord	Gang- og sykkel tunnel på Banevegen, Vassneset, Sagvåg sentrum	325 000
Sunnfjord	Fortau med lys - Brendeholten	750 000
Vaksdal	G/s-veg Dale skule/Dale sentrum til fleirbrukshall og sentralidrettsanlegg	590 000
	<b>SUM (kr.)</b>	<b>10 600 000</b>

**Referatsaker**  
**RS 10/21 Årsrapport for Trygg Trafikk Vestland 2020**

---

Saksnr: 2019/101-37  
Saksbehandlar Amalie Bjelland Malmö  
Dato: 07.05.2021

---

---

**Til:** Trafikktryggingutvalet

---

**Frå:** Fylkesdirektør for infrastruktur og veg

---

## Årsrapport for Trygg Trafikk Vestland 2020

På tampen av 2020 signerte Vestland fylkeskommune og Trygg Trafikk ny samarbeidsavtale som fører vidare forpliktingane frå samarbeidsavtalene dei to gamle fylka hadde med Trygg Trafikk. Statens vegvesen var part i dei gamle avtalene, men er førebels ikkje part i den nye avtalen. I samarbeidsavtala forpliktar fylkeskommunen seg til kvart år å løyva aktivitetstilskott (midlar til tiltak) til Trygg Trafikk, samt driftstilskott som skal dekkja reise-, kontor- og administrasjonskostnader. Årsrapport for Trygg Trafikk sin aktivitet i fjoråret ligg no føre. Aktivitetstilskottane har blitt nytta i tråd med fylkeskommunen sitt vedtak. Trygg Trafikk vart tildelt 1,3 mill. kr. i aktivitetstilskott i 2020. Årsrapporten finn de som vedlegg til saka.

For å oppretthalda mest mogleg aktivitet under koronasituasjonen omdisponerte Trygg trafikk midlar frå tiltenkt fysiske arrangement, kurs, aksjonar og liknande til gjennomføring av utforming av ny nettside for vestlandsrussen, barnehagekampanje med innkjøp av bøker og ein vesentleg auke i innkjøp knytt til refleksar og materiell til mellom anna helsestasjonar, barnehagar, skular, frivilligsentralar og lensmannskontor.

### Trygge og sikre barn

Trass i utfordringar med korona fekk Trygg Trafikk gjennomført fleire arrangement, med ei lansering av gode læringsportalar som Barnas trafikkklubb og sykkeldyktig, i eit målretta arbeid opp mot barnehagane i Vestland fylkeskommune. Hjartesonar-arbeidet har hatt god framdrift tross korona. Synfaringane vart stoppa i mars, men tiltak er utført ved 35 av 67 skular, og 42 av 67 skular har ferdig utforma planar. Mindreforbruket knytt til Hjartesonar-prosjektet er planlagt nytta til innleigd administrativ støtte i prosjektet fram til sommaren. Det vart inngått avtale med Norconsult i desember 2020.

### Trafikksikker ungdomstid

I arbeidet med trafikksikker ungdomstid vart løysinga gjennomføring av digitale nettverkssamlingar for valfag trafikk-lærarar og gjennomføring av digital reflekskonkurranse for ungdomsskulane.

### Tryggleik for fotgjengarar og syklistar

Før sommaren spelte Trygg Trafikk inn fleire sykkelfilmar saman med Trygg forsikring i Åsane, med mål om fokus på samhandling, trafikksikre val og bruk av tryggingstilskott både knytt til sykkel og el-sparkeykkel. Det vart ei særleg satsing på sykkellyskampanje, mellom anna i samarbeid med NCF og Miljøloftet, og etter eit ekstratilskott frå FTU. Om lag 20.000 refleksar vart sendt ut.

I tillegg vart kampanje med maskoten Lyset gjennomført, deltakinga med å arrangere trafikktryggingskonferansen med fylkeskommunen, og utgjeving av eit digitalt magasin om trafikktryggleik via Amedia.

**Framtidige behov og moglegheiter**

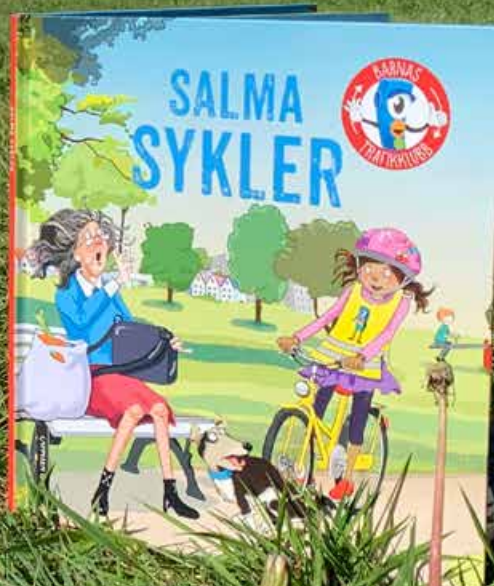
Trygg Trafikk vil halde fram som bindeledd mellom frivillig aktørar og det offentlege, m.a. gjennom arbeidet med Hjartesone, Trafikksikker kommune, Barnas Trafikkklubb, kampanjesatsing på refleks og sykling, opplæringstiltak i skuleverket og kursing i faggrupper. Også vidare arbeid opp mot kommunane blir viktig når det gjeld trafikksikringsarbeidet deira. Trygg trafikk og fylkeskommunen bør prioritere dette arbeidet. Handlingsplanen for trafikktryggleik og Regional transportplan vert viktige plandokument.

Vedlegg

1 Årsrapport Vestland 2020

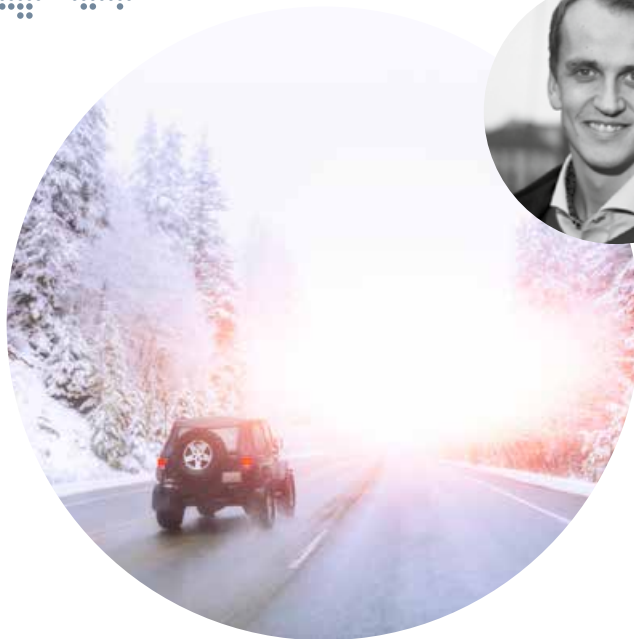
# ÅRSRAPPORT | 20

Trygg Trafikk Vestland | 20



TRYGG TRAFIKK





#### REGIONLEIAR

Knut Olav Røssland Nestås

**Telefon:** 41 20 61 32

**E-post:** nestas@tryggtrafikk.no

**Adresse:** Postboks 7900  
5020 Bergen

## TRYGG TRAFIKK I VESTLAND FYLKE

Trygg Trafikk sitt arbeid i Vestland byggjer på *Nasjonalt tiltaksplan for trafikktryggleik på veg 2018–2021*, Trygg Trafikk sin strategi for 2018–2025 og handlingsplan for 2018–2019, i tillegg til fylkeskommunen sitt eige planverk for trafikktryggingsarbeidet.

Trygg Trafikk har i 2020 justert fylkesorganiseringa si og tilpassa ho til regionreforma. Regionleiar Knut Olav Nestås har kontorplass i Bergen saman med avdelinga for mobilitet og kollektivtransport i Vestland fylkeskommune, og leiar Trygg Trafikk sitt arbeid i fylket. Den andre kontorstaden til Trygg Trafikk i Vestland er Leikanger. Regionleiaren har også disponert ein kontorplass på Voss saman med avdelinga for infrastruktur og veg i Vestland fylkeskommune. Trygg Trafikk sine faste tilsette i Vestland er lønte av Trygg Trafikk, medan aktivitetsmidlar, utgifter til kontorhald og reiseutgifter vert dekte av Vestland fylkeskommune.

## INNHALD

Dette er Trygg Trafikk .....	4
Omkomne i vegtrafikken .....	5
Trygge og sikre barn.....	6
Trafikksikker ungdomstid.....	8
Tryggleik for fotgjengarar og syklistar .....	9
Systematisk trafikktryggingsarbeid.....	10
Betre trafikktryggleik og trafikksikker åtferd .....	11
Økonomi og finansiering .....	12
Framtidige behov og moglegheiter.....	13

#### ÅRSRAPPORT VESTLAND FYLKE 2020

REDAKTØR: Knut Olav Røssland Nestås

KORREKTUR: Nye Tillen

DESIGN: October Design AS

[www.tryggtrafikk.no](http://www.tryggtrafikk.no)

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**.

#### SAMARBEIDSPARTNARAR

Trygg Trafikk har i løpet av eit år dialog og samarbeid med ei rekkje aktørar i Vestland, til dømes ATL (Autoriserte Trafikk-skolers Landsforbund), politiet/UP og andre nødetatar, Vestland fylkeskommune, Statens vegvesen, Vegtilsynet, kommunane, DNK, forsikringsselskap og fylkesavdelingane til frivillige organisasjonar som MA, NAF, KNA, Raudekrossen, Personskade-forbundet, SLF, NCF og NFF.

#### MEDLEMAR

- Alver kommune
- Aurland kommune
- Austevoll kommune
- Austrheim kommune
- Bømlo kommune
- Eidfjord kommune
- Fitjar kommune
- Høyanger kommune

- Kinn kommune
- Kvinnherad kommune
- Lærdal kommune
- Solund kommune
- Sveio kommune
- Vaksdal kommune
- Øygarden kommune
- Årdal kommune
- Vestland fylkeskommune

#### TRAFIKKSIKRE KOMMUNAR I VESTLAND

Austrheim, Høyanger, Gloppen, Vaksdal, Kvinnherad, Bømlo, Kvam og Årdal er godkjende. Solund, Stord og Lærdal vart rekrutterte i 2020 og er i prosess.

# 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.

**M**e 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 TRAFIKK SINE 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 atferd

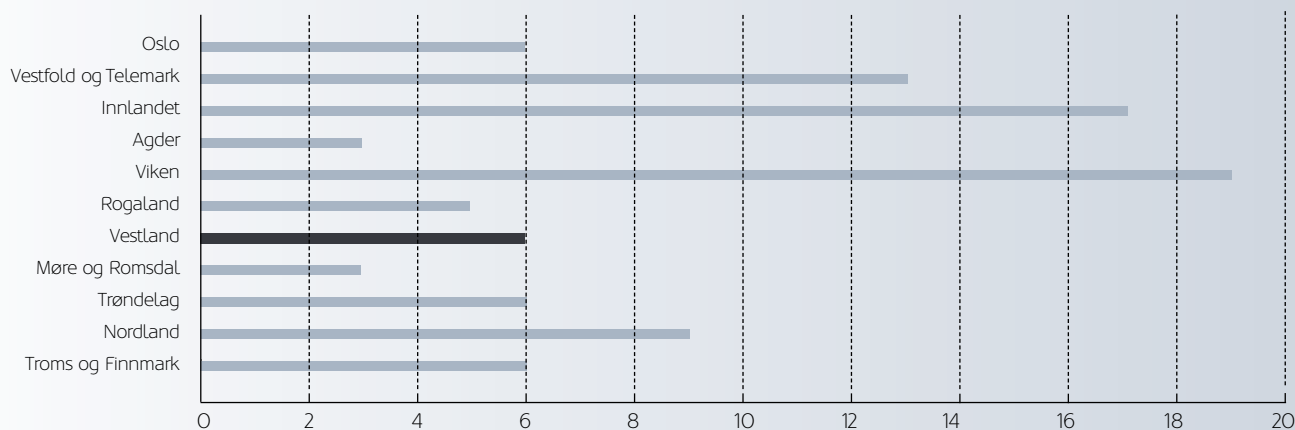


## Sju omkom i trafikken i Vestland i 2020

Historisk sett er sju omkomne i Vestland eit lågt tal. Ifølgje tal me sit på, ser det ut til å vera det lågaste talet i alle fall sidan 1960 for tidlegare Sogn og Fjordane og Hordaland samla – no Vestland. Likevel er det vanskeleg å snakka om dette som ei positiv utvikling når me framleis veit at så mange som sju omkom i Vestland i fjor. Talet på hardt skadde er ikkje kjent enno, men erfaringstal frå tidlegare år tyder på at det skal liggja ein stad mellom seksti og nitti, noko som syner omfanget på utfordringa me står overfor. 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 meningslaust når så mange trafikkulykker skjer, og det utgjør framleis ei omfattande samfunnsutfordring når me ser samla på skadestatistikken og talet på omkomne.

OVERSIKT OVER OMKOMNE PER FYLKE I 2020



# 1 Trygge og sikre barn

**OVERORDNA MÅL:** *Ingen barn omkjem eller vert hardt skadde 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 skadetal 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 grunnar: 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 etablere 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 myndighetene skal leggja større vekt på omsynet til barn og unge i planlegginga av transportsystemet, både nasjonalt, regionalt og lokalt.

*Mange barnehagar jobbar godt med trafikk som tema, og me rettleier og hjelper til både gjennom utsendingar til alle og ved å svara dei når dei ber om tips og råd via e-post eller telefon.*

► Det skjedde mykje godt arbeid gjennom året som gjekk, trass i at covid-19 sette ein dempar på mange av dei planlagde aktivitetane fysiske. Heldigvis fekk me likevel godt nytt i form av lanseringa av svært gode læringsportalar som Barnas Trafikkklubb og Sykkeldyktig. Her arbeidde me målretta for å gjera ansiktsløftet til Barnas Trafikkklubb kjent i barnehagane. Eit av tiltaka var ein kampanje med utlevering av to bøker til alle dei 700 barnehagane i Vestland fylkeskommune. I løpet av året har me også vore i kontakt med mange barnehagar om gode undervisningsopplegg, tema til foreldremøte, rutinar for turar og utsending av materiell og refleks, for å nemna noko. Mange barnehagar jobbar godt med trafikk som tema, og me rettleier og hjelper til både gjennom utsendingar til alle og ved å svara dei når dei ber om tips og råd via e-post eller telefon.

Hjartesone-arbeidet hadde god framdrift i 2020, særleg fram til midten av mars, då covid-19 sette ein stoppar for synfaringane. Likevel har Bydrift fått utført tiltak ved ei rekkje skular. 42 av 67 skular har no ferdig utforma planar, og det er utført tiltak ved 35 av 67 skular ved utgangen av



Barnas Trafikkklubb fekk seg ei skikkeleg ansiktsløfting i løpet av 2020! Her med to gode ambassadørar: Alva på 7 år og Vilde på 10.

2020. Også nye skular utanfor Bergen har vist interesse, og me veit no om arbeid ved skular i Stord, Luster, Bømlo, Sunnfjord, Alver og Sogndal, i tillegg til ved to skular i Voss herad. Trygg Trafikk vil halda fram med å orientera om Hjertesone som eit godt, systematisk og veileigna tiltak for skulane.

Elles har me også jobba mykje for å gjera Sykkeldyktig, no kjend blant skular og lærarar. I haust sende me ut informasjon til alle skulane i fylket, og me jobba i tillegg målretta opp mot kommunane. Det siste var viktig fordi Sykkeldyktig.no krev Feide-innlogging, noko som gjer at IKT-ansvarlege i kommunane må signera databehandlaravtale og opna for bruk av læringsportalen. Etter å ha arbeidd med dette utover hausten hadde 42 av 43 kommunar opna for bruk ved årsskiftet. Bergen kommune står att, men har kome med positive tilbakemeldingar. Me reknar difor med at også dei vil opna for bruk. I tillegg gjennomførte me Refleksjakta for femteklassingar i Vestland, der om lag femti klassar var med. Bjørgum skule vann premie for flest innsamla refleksar i fylket. Om sommaren hadde me ein kampanje gåande om sikring av barn i bil, i sam-

arbeid med Amedia. Me gjennomførte også ei samling for helsesjukepleiarar i Kvinnherad kommune, med kurs i februar. Ved skulestart pleier me vanlegvis å ha fleire skulestartaksjonar, men me reduserte litt på omfang og trykk grunna covid-19. Likevel vart slike aksjonar gjennomførte på Stord og i Bergen. Me har også halde fram samarbeidet med NCF om sykkelopplæring i skulen, kalla Sykkelkids. Trygg Trafikk bidreg med læringsressursar, no primært gjennom Sykkeldyktig.no og noko økonomisk støtte. Avslutningsvis vil me nemna den jamlege kontakten me har med skular, foreldregrupper og andre i løpet av eit år. Her tilbyr me undervisningsopplegg, relevante aktiviteter knytte til refleks og sykkel (med tilhøyrande støtte til materiell) og rettleiing kring gode rutinar og foreldresamarbeid. Mykje av dette kjem gjennom vanlege førespurnader, men me sikrar også dette gjennom utsendingar i samband med sykkelsesongen, skulestart og reflekssesongen.

## 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 trafikkarlege 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 opplæringstiltak 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.

► 2020 vart eit spesielt år for ungdomsarbeidet vårt. Mange av arrangementa me gjennomfører i eit normalår, er nettopp fysiske arrangement der det er eit poeng å møtast ut frå eit førebyggjande perspektiv. Slik sett måtte me i stor grad tenkja nytt, men me opplever likevel at mykje viktig og godt vart gjort i løpet av året. Nokre av dei aktuelle tiltaka me gjennomførte, var digitale nettverksamlingar for valfag trafikklærarar våren 2020. Ei slik samling var fin å få gjennomført trass i at ho aldri vil kunna erstatta den fysiske dimensjonen og erfaringsvekslinga over bordet. Ei anna nyvinning var digital reflekskonkurranse for ungdomsskulane om hausten, der me fekk inn mange artige bidrag frå elevar og klassar. Valfaget trafikk har også fått mange nye læringsressursar i tråd med ny læreplan, og her gjorde me ein jobb i 2020 for å gjera både den nye læreplanen og dei nye læringsressursane kjende, særleg blant skular som tilbyr valfaget. I tillegg har me som tidlegare år jobba for å få fleire skular til å tilby det, og me har mellom anna støtta eit par kommunar og ungdomsskular med vidareutdanning av lærarar og vore i kontakt med fleire om det same for dei komande åra.

Elles har me jobba mykje med følgjande saker:

- Underveis-magasinet: sendt ut informasjon til alle ungdomsskular
- Real Life Auto: tipsa om kurset i kontakt med yrkesfaglege studieretningar
- tett og god samhandling med samarbeidsgruppa for russetida
- vidareutvikling av digital gjennomføring av russearrangement
- rettleiing av eit par ungdomsbedrifter som har jobba med trafikktryggleik som tema

- samarbeid og utforming av ei eiga nettside for vestlandsrussen – nyvinninga [vestruss.no](http://vestruss.no)
- gjennomføring av ei digital samling mot slutten av oktober for alle vidaregåande skular i Vestland saman med gode samarbeidspartnarar (med innleiande informasjon om russetida for 2021 og satsing på førebyggjande arbeid)

Dei fysiske arrangementa me hadde planlagt – russe-rebusen i Åsane, russearrangementa i Knarvik gjennom TSU og det store arrangementet for nær 3000 russ i Grieghallen – vart dessverre avlyste i 2020. Her vonar me å ha nye, digitale variantar som er moglege å gjennomføra i 2021, uavhengig av om det ikkje er råd å møtast fysisk. Det er også opplagt eit mål å nå ut breiare, slik at me får gode tiltak både i tidlegare Sogn og Fjordane og Hordaland framover. Slik sett utgjer digitale gjennomføringar av tiltak gode moglegheiter for oss.



Magasinet Underveis er nå også på nett.



Utrykkingspolitiet og Trygg Trafikk i Vestland har i 2020 hatt eit samarbeid om refleksutdeling, der patruljane har fått eit par tusen refleksar som dei no har med seg i bilane sine! Her er regionleiar Knut Olav Nestås i Trygg Trafikk saman med Frode Thraning og distriktsleiar Terje Oksnes i UP.

### 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.

► 2020 vart eit år der mange tok beina fatt, sidan covid-19 gjorde kollektivtrafikken til eit dårleg alternativ. Det at fleire var ute og gjekk, samtidig som at fleire av smittevernomsyn vart opptekne av avstand, bidrog til konflikhtar. Eit døme på dette er kva side av vegen ein skal gå på langs vegar og i naturen. Me svarte på relativt mange førespurnader om dette i vår og kom også med ei pressemelding om saka før sommaren. Samtidig kom el-sparke-syklane til Bergen, noko som førte til ein del merksemd og spørsmål både frå publikum og media, særleg på vårparten. Før sommaren spelte me inn fleire sykkefilm saman med Tryg Forsikring i Åsane. Målet var å setja søkjelys på samhandling, trafikksikre val og bruk av tryggingstutstyr både knytt til sykkel og el-sparkesykkel. Om hausten satsa me særleg på kampanjar kring refleks og sykkellys. Tidleg om hausten såg smittesituasjonen relativt lovande ut, og me fekk difor også gjennomført nokre refleksaksjonar fleire stader, mellom anna i Bjørnafjorden og Sogndal kommune på sjølve Refleksda-

gen torsdag 15. oktober. Me samarbeidde også med mange andre aktørar om gjennomføring av diverse undervisning, aksjonar og aktivitetar kringom i fylket. Frå månadsskiftet august/september til nyttår sende me ut om lag 20 000 refleksar. Det er «all time high». Mellom anna har UP-patruljane i Vestland fått eit par tusen refleksar som dei har tilgjengelege i bilane sine ved kontrollar og liknande. Me gjennomførte også teljingar på refleksbruken mange stader i fylket. Konklusjonen var ein liten auke frå tidlegare år, med ein snittbruk på 51 %. Når det gjeld sykkel, har me hatt særleg satsing på sykkellyskampanje, mellom anna i samarbeid med NCF og Miljøløftet og etter eit ekstratilskot frå FTU. Me kjøpte inn ein del sykkellykter som NCF distribuerer gjennom opplæringsprogrammet Sykkelkids, og me hadde ein digital kampanje i Schibsted-flatene saman med Miljøløftet.



## 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 lovverk 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 2020 hadde me ei rekkje aktivitetar i samband med det systematiske trafikksikringsarbeidet, trass i at covid-19 dessverre stakk kjeppar i hjulet for ein del av framdrifta. I løpet av 2020 stod desse punkta sentralt:

- godkjenning av Høyanger kommune og Kvam herad som trafikksikre kommunar
- regodkjenning Bømlo og Årdal
- rekruttering av nye kommunar i samarbeidet: Solund, Lærdal og Stord
- einingsmøte og orienteringar for nye kommunar, vonleg klare for rekruttering i 2021
- innspel/deltaking i arbeid med revidering av kommunale og fylkeskommunale planar, til dømes fleire kommunale trafikksikringsplanar, planstrategiar, regionale planar som utviklingsplan og regional planstrategi, planprogram for RTP og handlingsplan for trafikktryggleik
- samarbeid om trafikksikring med NFF i Sogn og Fjordane, og innleiande samarbeid med NFF i Hordaland om arbeid for åra som kjem, om Trafikksikker klubb og førebyggjande trafikktryggingsbodskap i samband med arrangementa deira



Godkjenning av Høyanger som trafikksikker kommune! På bildet ser me seniorrådgjevar Audun Heggstad, ordførar Petter Sortland og FTU-leiar Jannicke Clarke.



Minnemarkeringa er eit samarbeid mellom ei rekkje aktørar, deriblant Trygg Trafikk.

## 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.

I samband med dette har me også i 2020 jobba aktivt for å vera ute med relevante saker, mellom anna i media. Nokre av sakene som var i media i 2020, var relaterte til ulykkestal, streknings-ATK, sommartrafikken, fylkesvegnettet, MC, refleks, el-sparkesyklar og bruk av mobiltelefon under køyring. Me hadde frå Vestland oppslag både i lokalaviser, regionale medium og i nasjonale nyheiter på TV2 og NRK. Tidleg på året fekk me gjennomført minnemarkeringa i februar, heldigvis, før covid-19 førte til avgrensingar i og kansellering av fleire fysiske arrangement. Me hadde også ein kampanje i sosiale medium med maskoten vår Lyset som figur, der han reiste Vestland på tvers og kom med trafikksikre råd. Me hadde i løpet av 2020 også fleire pådrivarsaker me løfta politisk, til dømes auka bruk av

strekings-ATK og Utrykkingspolitiet (UP) som viktig særorgan i politiet. Om hausten fekk me gjennomført nokre trafikkaksjonar, undervisningsøkter og gladkontrollar før den nye auken i smittetala. Trass i auka smittetal utover hausten fekk me i samarbeid med fylkeskommunen gjennomført ein digital konferanse for trafikktryggleik og gjeve ut eit digitalt magasin om trafikktryggleik via Amedia. Magasinet fekk mykje positiv omtale, og den tilhøyrande quizen i Bergensavisen skapte også engasjement. Me fekk også i 2020 svært mange tilbakemeldingar som på ein eller annan måte var relaterte til trafikktryggleik og trafikkfare. Trygg Trafikk prøver i slike saker å vera ein god rettleiar og vegvisar for folk i kontakten med det offentlege.

## Økonomi og finansiering

Regionleiaren i Trygg Trafikk er lønt av Trygg Trafikk. Tiltak i fylket, reiseutgifter og utgifter til kontorhald vert dekte av Vestland fylkeskommune.

2020 bydde på utfordringar med å gjennomføra ein del av dei planlagde fysiske arrangementa våre. Slik sett vart ei rekkje av aktivitetane våre ein del annleis enn me hadde sett for oss. Hovudgrepa me gjorde for å oppretthalda mest mogleg aktivitet, var å omdisponera midlar frå tiltenkte fysiske arrangement, kurs, aksjonar og liknande til gjennomføring av utforming av ny nettside for vestlandsrussen, barnehagekampanje med innkjøp av bøker og ein vesentleg auke i innkjøp knytt til refleksar og materiell til mellom anna helsestasjonar, barnehagar, skular, frivilligsentralar og lensmannskontor. Me hadde likevel eit visst mindrefor-

bruk. Det er i all hovudsak knytt til Hjarteseone-prosjektet, ei ekstraløyving frå FTU og lågare kostnader ved reise enn budsjettert. Her bør det også nemnast at reisebudsjettet hadde ei overføring frå tidlegare Trygg Trafikk i Sogn og Fjordane på 76 000 kr, slik at om me ser isolert på inntekter og kostnader for 2020, er faktisk mindreforbruket minimalt for aktivitetane våre, medan Hjarteseone-prosjektet framleis har eit mindreforbruk. Mindreforbruket knytt til Hjarteseone-prosjektet er planlagt nytta til innleigd administrativ støtte i prosjektet fram til sommaren. Her er avtale inngått med Norconsult i desember 2020.

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

Aktivitetsmidlar	Overført frå 2019	Inntekter 2020	Kostnader 2020	Saldo 2020 Overførast til 2021
1 - Trygge og sikre barn	-	300 000	-364 429	-64 429
2 - Trafikksikker ungdomstid	-	250 000	-287 954	-37 954
3 - Sikkerheit for fotgjengarar og sykklistar	-	300 000	-372 938	-72 938
4 - Systematisk trafikksikkerheitsarbeid	-	400 000	-329 711	70 289
5 - Betre trafikksikkerheit og trafikksikker åtferd	-	50 000	-11 220	38 780
22 - Russ og vgs.	3 009	150 000	-3 009	150 000
23 - Sykkel	-	150 000	-161 663	-11 663
24 - Trafikksikre kommunar	-2 445	-	2 445	-
92 - Hjarteseone	341 844	1 000 000	-1 129 371	212 473
99 - Reise, kontor og administrasjon	76 152	300 000	-313 246	62 906
<b>TOTALT</b>	<b>418 559</b>	<b>2 900 000</b>	<b>-2 971 096</b>	<b>347 463</b>



*I 2021 vil arbeidet med Hjartesone halda fram, og me har lagt ein ambisiøs framdriftsplan for skulane i Bergen kommune.*

## Framtidige behov og moglegheiter

► Dei neste åra vil det vera viktig å finna gode rolle-avklaringar mellom alle som arbeider med trafikktryggleik regionalt. Den nye fylkeskommunen si rolle i arbeidet vert sentral, og her kjem det i løpet av 2021 viktige plandokument, som handlingsplanen for trafikktryggleik og Regional transportplan. Trygg Trafikk vil følgja desse prosessane nøye og jobba for trafikktryggleiken sin naturlege posisjon som ein del av transportpolitikken. Me vil også halda fram med å fungera som eit bindeledd mellom frivillige aktørar og det offentlege, til dømes i samband med mange av arrangementa me samarbeider om i løpet av eit år. Samtidig vil nye nasjonale planar også føra med seg nye føringar i arbeidet, mellom anna i samband med ny Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg. Dei neste åra vil me jobba aktivt for å gjera denne kjend både i fylkeskommunen og i kommunane i Vestland. 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 2021 vil arbeidet med Hjartesone halda fram, og me har lagt ein ambisiøs framdriftsplan for skulane i Bergen kommune gjennom dette prosjektet, som skal avsluttast og gå over i ein driftsfase innan utgangen av 2021. Målet er då at Bergen kommune skal ta over ansvaret for vidare drift. Sist, men ikkje minst ser me ein trong for eit større, meir målretta arbeid både frå vår og fylkeskommunen si side ut mot kommunane, for å støtta desse i trafikksikringsarbeidet deira. Her trur me det kan vera lurt å rigga til eit prosjekt dei komande åra, og me vil ha det med oss i det vidare arbeidet med mellom anna nytt handlingsprogram for trafikktryggleik i Vestland.





Det norske trafikksikkerhetsarbeidet fungerer, og verden ser til den norske samarbeidsmodellen for inspirasjon.

De 93 som omkom i trafikken i 2020, er 93 for mange. La oss anerkjenne at vi er på rett vei, men at det nå må sterkere virkemidler til.

I det neste tiåret kan vi ikke lene oss på at teknologien skal redde oss. Vi må redde oss selv, og det er den enkelte trafikanten som sitter med nøkkelen.

Det siste vi trenger nå, er politiske beslutninger som går på tvers av nullvisjonen.

*Jan Johansen  
direktør i Trygg Trafikk*



**TRYGG TRAFIKK**

---

**TRYGG TRAFIKK VESTLAND**

Postboks 7900,  
5020 Bergen

Tlf: 41 20 61 32  
nestas@tryggtrafikk.no

**TRYGG TRAFIKK**

Tullins gate 2  
Postboks 277 Sentrum  
0103 Oslo

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

---

Saksnr: 2019/101-39  
Saksbehandlar Amalie Bjelland Malmo  
Dato: 07.05.2021

---

---

**Til:** Trafikktryggingsutvalet

---

**Frå:** Fylkesdirektør for infrastruktur og veg

---

## Rapport om organiseringa av trafikktryggingarbeidet etter regionreforma

NORCE Samfunn har på oppdrag frå Statens vegvesen utarbeidd ein rapport som kartlegg fylkeskommunane sine forventningar til Statens vegvesen si rolle i trafikktryggingarbeidet, og korleis Statens vegvesen bør praktisera sektoransvaret innan dette området. Rapporten konkluderer med at den viktigaste oppgåva som Statens vegvesen skal ivareta gjennom sektoransvaret framover vil vere å finne gode måtar saman med fylkeskommunane for å byggje kompetanse, framskaffing av ny kunnskap om trafikktrygging, ny teknologi og løysingar, og byggje eit sterkt fagleg fellesskap på tvers av organisasjonsgrensene.

Rapporten slår fast at etter regionreforma har fylkeskommunane og Statens vegvesen blitt omorganisert og fått nye roller. Fylkeskommunane har no det fulle ansvaret for å forvalte, planleggje, byggje, drifte og vedlikehalde fylkesvegnettet. Statens vegvesen har ansvar for desse oppgåvene på riksvegnettet. Også Nye Veier AS har i auka grad fått ansvar for planlegging og utbygging av fleire riksvegstrekingar. I tillegg har Statens vegvesen eit ansvar for sektoren som heilskap med sektoransvar innafor trafikktrygging, klima- og miljøområdet og heilskapleg bypolitikk.

Rapporten syner til prosessen som no føregår knytt til fordeling av roller, ansvar og oppgåver. Fylkeskommunane har fått overført vegadministrasjonen og har det fulle politiske og administrative ansvaret for fylkesvegnettet, men fleire saker er ikkje avklarte. Det gjeld mellom anna korleis dei nasjonale føringane skal vere, og vedtaksmynde på skilt, varslings- og sikringsplanar som enda ikkje er overført til fylkeskommunane. Krava som vert sett nasjonalt vil ha innverknad på kor stort økonomisk handlingsrom fylkeskommunane vil få til å gjere lokale tilpassing av løysingar.

Fylkeskommunen er oppteken av å kunne vere meir involvert i oppgåvene som Statens vegvesen har sektoransvar for. Eit eksempel er ulukkesanalyse. Det er stor semje om at vegvesenet skal ha spesialistkompetansen for å gjere desse analysane, men fleire fylkeskommunar ønskjer ein større formalisert prosess rundt involvering. Slik vil det vere viktig å etablera gode arena for størst nytte av kvarandre sin kompetanse. Her kan Statens vegvesen som sektoransvarleg spele ei sentral rolle framover.

Heile rapporten finn de som vedlegg.

### Vedlegg

1 Trafikksikkerhetsarbeidet etter regionreformen. Rapport NORCE Samfunn, 33-2020



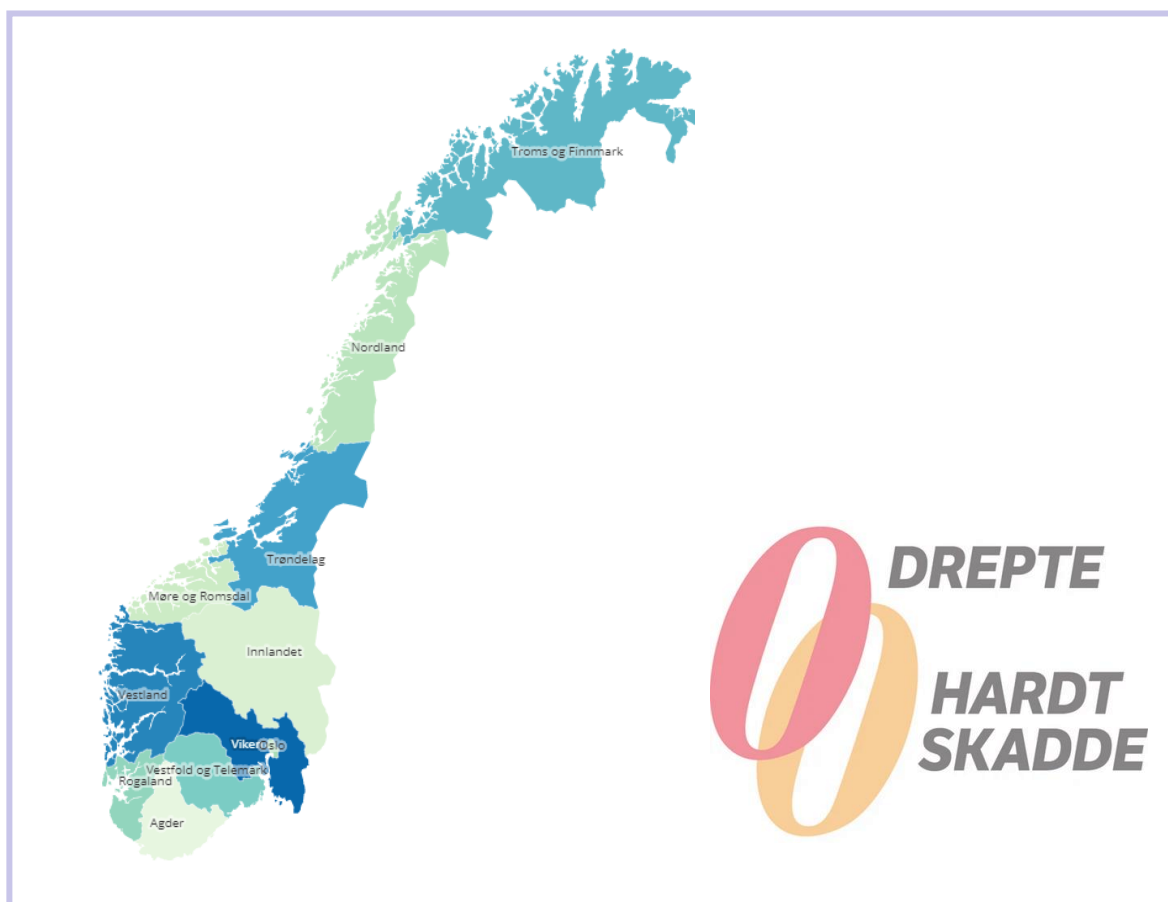
# Trafikksikkerhetsarbeidet etter regionreformen

Forventninger, ansvar og samarbeid

**Forfatter:**

Julie Runde Krogstad

**Rapport** 33-2020, NORCE Samfunn



Rapporttittel	Trafikksikkerhetsarbeidet etter regionreformen
Institusjon	NORCE Samfunnsforskning
Oppdragsgiver	Statens vegvesen
Gradering:	Åpen
Rapportnr	33-2020
ISBN	978-82-8408-123-6
Antall sider	48
Publiseringsdato	Desember
CC-lisens	CC BY 4.0
Sitering	Krogstad, J.R. (2020). Trafikksikkerhetsarbeidet etter regionreformen, Rapport 33-2020, NORCE samfunn.
Bildekreditering	Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Statens vegvesen
Geografisk område	Norge
Stikkord	Regionreformen, Statens vegvesen, sektoransvar, trafikksikkerhet
Sammendrag	

Denne rapporten kartlegger fylkeskommunenes forventninger til Statens vegvesen sitt sektoransvar og rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. I tillegg beskriver den fylkeskommunenes organisering av trafikksikkerhet etter regionreformen. Hovedfunnet er at fylkeskommunene mener at det er behov for en sterk kompetansebygger, pådriver og koordinator for trafikksikkerhet i Norge, og at Statens vegvesen skal ta denne rollen. De mener at Statens vegvesen gjennom sektoransvaret skal ta en ledende rolle i følgende oppgaver: Ulykkesstatistikk, dybdeanalyser, spesielle innsatsområder, fagnettverk, TS-revisorene, nasjonale planer og veiledere. Fylkeskommunene ønsker i større grad å involveres i flere av disse oppgavene som en likeverdig samarbeidspart. Det er mer uklart hvordan rollen som sektormyndighet skal forvaltes, her ser det også ut til å være ulik praksis og forståelse internt i Statens vegvesen.

## Forord

Formålet med dette prosjektet har vært å kartlegge hvilke forventninger fylkeskommunene har til Statens vegvesen sin rolle i trafikksikkerhetsarbeidet, herunder hvordan etatens sektoransvar bør praktiseres og hvordan de ulike fylkeskommunene har organisert trafikksikkerhetsarbeidet. Rapporten skal brukes i det videre arbeidet med å etablere nye rutiner for samarbeid etter de store endringene som har skjedd i veisektoren de siste årene.

Prosjektet er utført på oppdrag fra Statens vegvesen. Oppdragsgivers kontaktperson har vært Marit Moss-Iversen. Prosjektet har vært fulgt opp av en prosjektgruppe bestående av Marit Moss-Iversen, Trude Schistad, Sigurd Løtveit og Arild Ragnøy.

Vi vil takke prosjektgruppa i Statens vegvesen for et godt samarbeid og gode tilbakemeldinger underveis i arbeidet med rapporten. Vi vil også takke informantene i fylkeskommunene, som har stilt opp til intervju og gitt raske tilbakemeldinger på oppsummeringer og sitatsjekk.

Prosjektet ble gjennomført i perioden oktober til desember 2020. Prosjektleder hos NORCE har vært Julie Runde Krogstad. Einar Leknes har kvalitetssikret rapporten. Hilde Kjerland har redigert rapporten.

# Innhold

1.	Innledning .....	8
1.1.	Nærmere om Regionreformen.....	9
1.2.	Statens vegvesens organisering og sektoransvar.....	10
1.3.	Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge .....	11
2.	Datainnsamling og metode.....	13
3.	Fylkeskommunenes organisering av trafikksikkerhetsarbeidet .....	15
3.1.	Politisk organisering .....	15
3.2.	Administrativ organisering .....	15
3.3.	Koordinering av trafikksikkerhetsarbeidet.....	17
4.	Fylkeskommunenes forventninger til Statens vegvesens sektoransvar og rolle.....	25
4.1.	Synspunkter på samarbeid i de nye organisasjonene .....	25
4.1.1.	Fylkeskommunenes organisasjon .....	25
4.1.2.	Statens vegvesens organisasjon.....	26
4.2.	Fylkeskommunenes forventninger til sektoransvaret .....	27
4.2.1.	Faglig kompetansesenter .....	29
4.2.2.	Pådriver og formidler .....	29
4.2.3.	Myndighetsansvar .....	30
4.3.	Forventninger til Statens vegvesens rolle og ansvar.....	31
4.3.1.	Overordnet samarbeid og kontakt.....	32
4.3.2.	Ulykkesstatistikk.....	33
4.3.3.	Dybdeanalyser av ulykker .....	34
4.3.4.	Spesielle innsatsområder .....	35
4.3.5.	Fagnettverk .....	37
4.3.6.	TS-revisorene.....	38
4.3.7.	Nasjonale planer og veiledere.....	39
4.3.8.	Plansaker .....	40
4.4.	Oppsummering.....	42
5.	Trafikksikkerhetsarbeidet og veien videre .....	44
5.1.	Behov for en sterk pådriver og kompetansebygger .....	44
5.2.	Avklare roller, myndighet og ansvar .....	44
5.3.	Større involvering av veieierne i sentrale oppgaver .....	45
5.4.	Lokal tilpasning.....	46
6.	Litteratur.....	48

## Sammendrag

*Hovedfunnet er at fylkeskommunene mener at det er behov for en sterk kompetansebygger, pådriver og koordinator for trafikkisikkerhet i Norge, og at Statens vegvesen skal ta denne rollen. De mener at Statens vegvesen gjennom sektoransvaret skal ta en ledende rolle i følgende oppgaver: Ulykkesstatistikk, dybdeanalyser, spesielle innsatsområder, fagnettverk, TS-revisorene, nasjonale planer og veiledere. Fylkeskommunene ønsker i større grad å involveres i flere av disse oppgavene som en likeverdig samarbeidspart. Det er mer uklart hvordan rollen som sektormyndighet skal forvaltes, her ser det også ut til å være ulik praksis og forståelse internt i Statens vegvesen.*

### Formål med utredningen

Veisektoren har de senere årene gjennomgått store endringer. Viktige hendelser er blant annet etableringen av det statlige aksjeselskapet for veitbygging Nye Veier i 2016, og regionreformen i 2020. Regionreformen førte til at antall fylkeskommuner i Norge gikk fra 18 til 11, samtidig som veiadministrasjonen for fylkesveier ble overført fra Statens vegvesen til fylkeskommunene. Endringene vil ha betydelige konsekvenser for arbeidet med trafikkisikkerhet, og vil kreve økt samarbeid og samordning mellom de ulike aktørene. I Samferdselsdepartementets reviderte instruks for Statens vegvesen slås det fast at Statens vegvesen har et sektoransvar for trafikkisikkerhet.

Datagrunnlaget for denne rapporten er intervjuer. Intervjuer med informanter i ti fylkeskommuner (utenom Oslo) ble gjennomført på Teams. Oppsummeringene fra intervjuene ble sendt til informantene i etterkant for gjennomlesing, godkjenning og eventuelle tilføyelser. I tillegg har informantene kvalitetssikret direkte sitater i de tilfellene det var aktuelt, og kvalitetssikret beskrivelsene av organiseringen av trafikkisikkerhet i fylkeskommunen.

Rapporten kartlegger fylkeskommunenes synspunkter på Statens vegvesen sitt ansvar og rolle i trafikkisikkerhetsarbeidet, men gir også en beskrivelse av fylkeskommunenes organisering av trafikkisikkerhet etter regionreformen. Formålet er å legge et grunnlag for organiseringen av det fremtidige samarbeidet om trafikkisikkerhet mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene i sine nye roller og organisasjoner. Det innebærer særlig å kartlegge hvilke forventninger fylkeskommunene har til Statens vegvesen sin rolle i trafikkisikkerhetsarbeidet, hvordan fylkeskommunene mener sektoransvaret bør praktiseres og hvordan de ulike fylkeskommunene har organisert trafikkisikkerhetsarbeidet.

Det er pågående prosesser knyttet til nasjonale føringer på fylkesveinettet, samt vedtaksmyndighet på skilt, varslings- og sikringsplaner. Dette er ikke en del av denne undersøkelsen.

### Trafikkisikkerhetsarbeidet etter omorganiseringen

Statens vegvesen er etter regionreformen organisert i seks divisjoner og et Vegdirektorat med myndighetsfunksjon. Trafikkisikkerhetsavdelingen ved divisjon transport og samfunn har et hovedansvar for å ivareta sektoransvaret for trafikkisikkerhet herunder også arbeidet med dybdeanalyser av dødsulykker og ulykkesstatistikk (TRULS og TRINE). De geografiske

transportforvaltningsenhetene på samme divisjon har ansvar for kontakt med regionale og lokale myndigheter og næringsliv. Divisjon Trafikant og kjøretøy er sentrale i den delen av trafikksikkerhetsarbeidet som handler om trafikantrettede tiltak, kontroll og føreropplæring.

De aller fleste fylkeskommunene har valgt å organisere samferdsel som ett område politisk. Trøndelag fylkeskommune skiller seg ut, hvor det er etablert to politiske hovedutvalg innenfor samferdsel, ett for transport og ett for vei. I størstedelen av fylkeskommunene er FTU-koordinator (eller tilsvarende) plassert på en avdeling eller seksjon med (veitekniske) fagfunksjoner på trafikksikkerhet. Unntaket er Vestfold og Telemark, Viken og Rogaland fylkeskommuner, hvor FTU-koordinator (eller tilsvarende) er plassert på avdelinger med et mer strategisk og politisk ansvar.

Alle fylkeskommunene har en politisk forankring av trafikksikkerhetsarbeidet. Syv av ti har valgt FTU som organisatorisk modell, med Viken, Agder og Møre og Romsdal som unntakene. Viken fylkeskommune har vedtatt organisering i et partnerstyre med politisk arbeidsutvalg, mens Agder har valgt Trafikksikkerhetsforum som modell (som ligner FTU-modellen). Møre og Romsdal har lagt ned FTU og løftet trafikksikkerhet inn i Hovedutvalg for samferdsel.

## Sektoransvar for trafikksikkerhet og vegvesenets rolle

I Statens vegvesens sektoransvar kan det skilles mellom rollen som sektormyndighet og rollen som sektoransvarlig. Rollen som sektormyndighet innebærer å ivareta alle myndighetsoppgaver tillagt Statens vegvesen, i hovedsak etter vegloven, vegtrafikkloven og plan- og bygningsloven. Dette er blant annet oppgaver knyttet til regelverksutvikling og vedtak hjemlet i regelverket. Rollen som sektoransvarlig innebærer det ansvaret som er tillagt Statens vegvesen ut over oppgavene som sektormyndighet. Det vil være ansvar som følger av Samferdselsdepartementets instruks for Statens vegvesen, samt oppgaver som er tillagt Statens vegvesen gjennom andre styrende dokumenter som f.eks. Nasjonal transportplan, statsbudsjettet og tildelingsbrev.

Fylkeskommunene mener at Statens vegvesens sektoransvar inneholder tre hovedelementer:

- **Kompetansesenter.** Fylkeskommunene mener at Statens vegvesen skal være et kompetansesenter for trafikksikkerhet, både gjennom å ta et overordnet ansvar for kunnskapsutvikling rundt trafikksikkerhetstiltak og virkningen av dem, og være i forkant på å utvikle ny kunnskap knyttet til for eksempel konsekvenser av teknologi og nasjonale mål om mer sykling for trafikksikkerhet.
- **Pådriver og formidler.** Fylkeskommunene mener at Statens vegvesen bør være en aktiv rådgiver, koordinator og samarbeidspart i trafikksikkerhetsarbeidet både gjennom å være til stede på brede arenaer og i samfunnsdebatten, men også gjennom å organisere mer spesialiserte fagtilbud. Fylkeskommunene ønsker også at vegvesenet tar en rolle i å spre kunnskap om gode løsninger lokalt til andre fylkeskommuner og kommuner.
- **Myndighet.** Flere av fylkeskommunene påpeker at det ligger et myndighetsansvar i sektoransvaret som er forankret i lovverket. Det innebærer et ansvar for å påse at planleggingen av veisystemet holder en viss standard knyttet til trafikksikkerhetshensyn. Det er imidlertid ulike synspunkter blant fylkeskommunene på hvordan og hvor sterkt Statens vegvesen bør praktisere dette myndighetsansvaret. En del mener at dette ansvaret med fordel kan forvaltes gjennom deltagelse og dialog med veieierne.

## Fylkeskommunenes forventninger og behov

Basert på fylkeskommunenes forventninger og behov knyttet til Statens vegvesens sektoransvar, kan rapporten oppsummeres i fire hovedfunn: Behov for et nasjonalt nivå i trafiksikkerhetsarbeidet, behov for avklaring av roller, myndighet og ansvar, et ønske om større involvering av fylkeskommunene og behov for lokal tilpasning.

**Behov for et nasjonalt nivå i trafiksikkerhetsarbeidet.** Fylkeskommunene er samstemte om at det er et stort behov for en sterk pådriver og kompetansebygger på trafiksikkerhet i Norge, og at Statens vegvesen skal ta denne rollen. De fremhever koordineringen, samarbeidet og kunnskapsgrunnlaget som legges gjennom Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet bør videreføres. Fylkeskommunene er enige om at det er viktig med en aktør som har det overordnede blikket, spesialistkunnskapen og som evner å løfte spesielle innsatsområder, se fremover og være i forkant med kunnskap.

**Roller, myndighet og ansvar.** Arbeidet med å etablere nye samarbeidsrutiner for trafiksikkerhetsarbeidet i ny organisering og roller har kun vart et knapt år. Covid-19-pandemien har bidratt til å forsinke prosessene noe, både i Statens vegvesen og i de nye fylkeskommunene. Fylkeskommunene mener at det er et stort behov for at Statens vegvesen avklarer roller, myndighet og ansvar på flere områder i trafiksikkerhetsarbeidet. Nye rutiner og samarbeid må etableres på nytt og baseres på den ansvarsdelingen som gjelder etter regionreformen.

**Større involvering av fylkeskommunene.** Fylkeskommunene er samstemte om at Statens vegvesen gjennom sektoransvaret skal ha en ledende rolle i følgende oppgaver: Ulykkesstatistikk, dybdeanalyser, spesielle innsatsområder, fagnettverk, TS-revisorene, nasjonale planer og veiledere. Fylkeskommunene ønsker likevel i større grad å bli involvert i flere av disse oppgavene gjennom et gjensidig samarbeid mellom likeverdige parter (veieiere). Det kan tenkes at kunnskap og kompetanse knyttet til eget veinett med tid vil spesialiseres ytterligere ved at vegvesenet får en spisskompetanse på høytrafikkerte veinett mens fylkeskommunen får spisskompetanse på lavtrafikkerte veinett og regionale/lokale særtrekk.

**Lokal tilpasning.** Fylkeskommunene har ulik størrelse og dermed forskjellige behov for samarbeid og kompetanseutvikling. I tillegg kan det også være spesielle regionale og lokale utfordringer og prosjekter på trafiksikkerhet i de ulike fylkeskommunene. Fylkeskommunene har også valgt å organisere seg ulikt, noe som gjør at Statens vegvesen vil måtte forholde seg til og være aktive på ulike samarbeidsarenaer. Det gjør også at behovet for å etablere regionale nettverk og arenaer antagelig vil variere. Trafiksikkerhetsarbeidet mot kommunene er et annet område hvor fylkeskommunene i ulik grad kan ha behov for ekstra bistand fra Statens vegvesen.

## Særlige områder som bør arbeides med fremover

Det er en del områder som peker seg ut hvor samarbeidet mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene (og øvrige veieiere) må avklares. Nedenfor gis det en kort oppsummering av hva fylkeskommunene mener at det bør arbeides videre med fremover:

- Avklare sektoransvar, myndighet og roller på et overordnet nivå

- Ta en tydelig rolle og gi informasjon om hvilke deler av Statens vegvesen som skal ha kontakt mot det regionale nivået i trafikksikkerhetsarbeidet, inkludert oversikter over kontaktpersoner m.m.
- Gjøre strategiske avklaringer i Statens vegvesen knyttet til aktivitet og ansvarsområder, og hvilken rolle Trafikant og Kjøretøy skal ha i det regionale trafikksikkerhetsarbeidet
- Utarbeide systemer og rutiner for å i større grad gi fylkeskommunene innsikt og involvering i ulykkesstatistikk, dybdeanalyser av ulykker, nasjonale kampanjer, nasjonale planer og veiledninger (håndbokarbeidet)
- Etablere et aktivt Statens vegvesen som tar en ledende rolle i kunnskapsformidling og FoU-arbeid. Særlig aktuelt fremover er problemstillinger rundt teknologi og myke trafikanter
- Klargjøre og etablere tilfredsstillende kapasitet i Statens vegvesen i forhold til oppgaver og ansvar mot det regionale trafikksikkerhetsarbeidet
- Etablere en mer tydelig og ensartet praksis i hvordan Statens vegvesens myndighetsansvar i plansaker skal forvaltes
- Etablere gode og inkluderende samarbeidsrutiner og prosesser mot fylkeskommunene som likeverdige parter i trafikksikkerhetsarbeidet



# 1. Innledning

Grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge er Nullvisjonen. Nullvisjonen er en visjon om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken. Dette krever at trafikantene viser aktsomhet og tar ansvar i trafikken, at kjøretøyene er i forskriftsmessig stand og har et høyt sikkerhetsnivå, men også at infrastrukturen er så sikker at én enkelt feil ikke fører til alvorlige ulykker. Dersom man skal klare å nå de ambisiøse målsettingene for trafikksikkerhetsarbeidet, krever det en målrettet innsats fra alle aktører både på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå.

Norge er verdensledende på trafikksikkerhet. Bredt, kunnskapsbasert arbeid over tid trekkes frem som en viktig årsak til den norske suksessen. Regionreformen og omorganiseringen av Statens vegvesen endret både organisering og ansvarsforhold i trafikksikkerhetsarbeidet. Regionreformen innebar at flere fylkeskommuner ble slått sammen. I tillegg fikk fylkeskommunene overført veiadministrasjonen for fylkesvei fra Statens vegvesen samtidig som sams veiadministrasjon, en felles veiadministrasjon for riks- og fylkesveier, ble avviklet. Dette gjorde fylkeskommunene til tyngre aktører innenfor trafikksikkerhet. Samtidig ble vegvesenet omorganisert i seks divisjonshovedkontor lokalisert i Tromsø, Trondheim, Bergen, Arendal, Drammen og Moss. Divisjon Transport og samfunn har hovedkontor i Trondheim, og underliggende fagavdelinger og geografiske transportforvaltningsenheter. Trafikksikkerhetsavdelingen er en av fagavdelingene.

Statens vegvesen skal fortsatt ha et sektoransvar for trafikksikkerhet i Norge. Samferdselsdepartementets (2019) instruks til Statens vegvesen definerer sektoransvaret som følger: *Statens vegvesen skal bidra til at trafikksikkerheten ivaretas og legge til rette for en koordinert og samordnet innsats fra andre aktører på feltet, herunder sikre god samhandling med fylkeskommunene, for å bringe sektoren videre mot visjonen om ingen drepte eller hardt skadde (nullvisjonen).* Sektoransvar innebærer et overordnet ansvar for at trafikksikkerhetsarbeidet er kunnskapsbasert, målrettet, systematisk og helhetlig. Sektoransvaret innebærer at Statens vegvesen har spisskompetanse og bringer frem ny kunnskap, utformer faglige veiledere, ivaretar koordinering av aktørene på nasjonalt nivå, og samhandler med de ulike aktørene på regionalt nivå.

Denne rapporten skal først og fremst legge et faglig grunnlag for at Statens vegvesen og fylkeskommunene samarbeider godt om trafikksikkerhet i sine nye roller og organisasjoner. Det innebærer særlig å kartlegge hvilke forventninger fylkeskommunene har til Statens vegvesen sin rolle i trafikksikkerhetsarbeidet, hvordan sektoransvaret bør praktiseres og hvordan de ulike fylkeskommunene har organisert trafikksikkerhetsarbeidet. Det er pågående prosesser knyttet til nasjonale føringer på fylkesveinettet, samt vedtaksmyndighet på skilt, varslings- og sikringsplaner. Dette er ikke en del av denne undersøkelsen.

Rapporten er delt i fem deler. Innledningskapittelet gir en kort oversikt over endringer som følge av regionreformen, og hvordan trafikksikkerhetsarbeidet styres og er organisert. Kapittel 2 beskriver metode og datainnsamling for prosjektet. Kapittel 3 gir en oversikt over fylkeskommunenes trafikksikkerhetsarbeid, herunder innsatsområder, nye organisasjoner og organisering av trafikksikkerhetsarbeidet. Kapittel 4 inneholder en sammenstilling av fylkeskommunenes forventninger til Statens vegvesens rolle i trafikksikkerhetsarbeidet, inkludert deres synspunkter på ansvarsdeling og samarbeidsformer med ny organisering. Kapittel 5 oppsummerer hovedfunnene.

## 1.1. Nærmere om Regionreformen

Et prinsipp for oppgavefordelingen mellom forvaltningsnivåene i Norge er at oppgavene skal løses på lavest mulig nivå. Det har lenge vært diskutert hvordan man kan styrke fylkeskommunenes ansvar regionalt ved å overføre ansvar fra staten til fylkeskommunene. Forvaltningsreformen ble gjennomført i 2010, og overførte ansvaret for store deler av det daværende riksveinettet til regionalt nivå. Om lag 80 prosent av riksveiene ble omklassifisert til fylkesveier (17 240 kilometer). Til tross for endringen i ansvarsdeling, ble det vedtatt å beholde en felles veiadministrasjon som ble kalt *sams veiadministrasjon*, for å forvalte, planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde både riksvei og fylkesvei. Bakgrunnen for det var at man ikke hadde lyktes med å etablere større fylkeskommuner, og de eksisterende fylkeskommunene ble ansett som for små til å ivareta en egen veiadministrasjon.

Regionreformen ble satt i gang i 2015 av Solbergregjeringen. I juni 2016 støttet flertallet i Stortinget forslaget om ti folkevalgte regioner. I juni 2017 ble inndelingen av de nye regionene vedtatt i Stortinget, og det ble samtidig vedtatt at administrasjonen av fylkesveinettet skulle legges til de nye regionene (Innst. 385 S, 2016–2017). Den 1. januar 2020 gikk antall fylkeskommuner i Norge fra 18 til 11, og antall kommuner gikk fra 428 til 356. Flere fylkeskommuner ble slått sammen og fikk en ny organisasjon. Samtidig ble ansatte fra Statens vegvesen overført til de nye fylkeskommunene. Rogaland, Møre og Romsdal og Nordland ble ikke sammenslått, men har fått tilført veiadministrasjon og ansatte fra Statens vegvesen. Trøndelagsfylkene slo seg sammen 1. januar 2018, og har dermed hatt noe tid på seg før veiadministrasjonen ble overført til det nye fylket. Oslo er en kommune med fylkeskommunale funksjoner. I og med at kommunene hele tida har hatt egen veiadministrasjon, medførte ikke reformen noen endring for Oslo. Se oversikt over sammenslåingene i Tabell 1 nedenfor.

**Tabell 1 Oversikt over fylkessammenslåinger**

Nye fylkeskommuner	Tidligere fylkeskommuner
Viken	Akershus, Østfold, Buskerud
Innlandet	Hedmark og Oppland
Vestfold og Telemark	Vestfold og Telemark
Agder	Aust-Agder og Vest-Agder
Vestland	Hordaland og Sogn og Fjordane
Trøndelag	Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag ble slått sammen i 2017
Troms og Finnmark	Troms og Finnmark
Rogaland	Ikke sammenslått
Møre og Romsdal	Ikke sammenslått
Nordland	Ikke sammenslått
Oslo	Ikke sammenslått

## 1.2. Statens vegvesens organisering og sektoransvar

Samtidig med overføringen av veiadministrasjonen til de nye fylkeskommunene ble det gjennomført en stor omorganisering av Statens vegvesen. Konsekvensene av reformen og den nye organiseringen ble utredet gjennom flere rapporter (Statens vegvesen 2018a; Statens vegvesen 2019). Det ble vedtatt at Statens vegvesen skulle organiseres til seks divisjoner og et Vegdirektorat. Den nye organisasjonen var gjeldende fra 1. januar 2020. Inndelingen er funksjonsbasert, noe som innebærer at Vegdirektoratet har stabsfunksjoner og oppgaver innen regelverksutvikling, klagesaksbehandling og teknisk godkjenning. Divisjonene er delt inn i følgende områder: Trafikant og kjøretøy, Transport og samfunn, Drift og vedlikehold, Utbygging, IT og Fellesfunksjoner. Den faglige ekspertisen er i divisjonene, og alle divisjonene har hovedkontor lokalisert på ulike steder.

I Statens vegvesen er det divisjon Transport og Samfunn som har det overordnede faglige ansvaret for trafikksikkerhet. Divisjonen har sitt hovedkontor i Trondheim. Det nasjonale ansvaret for trafikksikkerhet ligger på avdelingen Trafikksikkerhet, som har medarbeidere rundt om i hele landet. Det er også fem underliggende Transportavdelinger med hovedkontor i Bodø, Molde, Leikanger, Arendal og Lillehammer. Disse har ansvar for kontakt med regionale og lokale myndigheter og næringsliv og har medarbeidere lokalisert rundt om i egen region. Divisjonen Trafikant og Kjøretøy har hovedkontor i Arendal, og er sentrale i den delen av trafikksikkerhetsarbeidet som omhandler trafikantrettede tiltak, kontroll og føreropplæring. Det er lagt til grunn at Statens vegvesen skal være helt på plass med den nye organisasjonen innen utgangen av 2022.

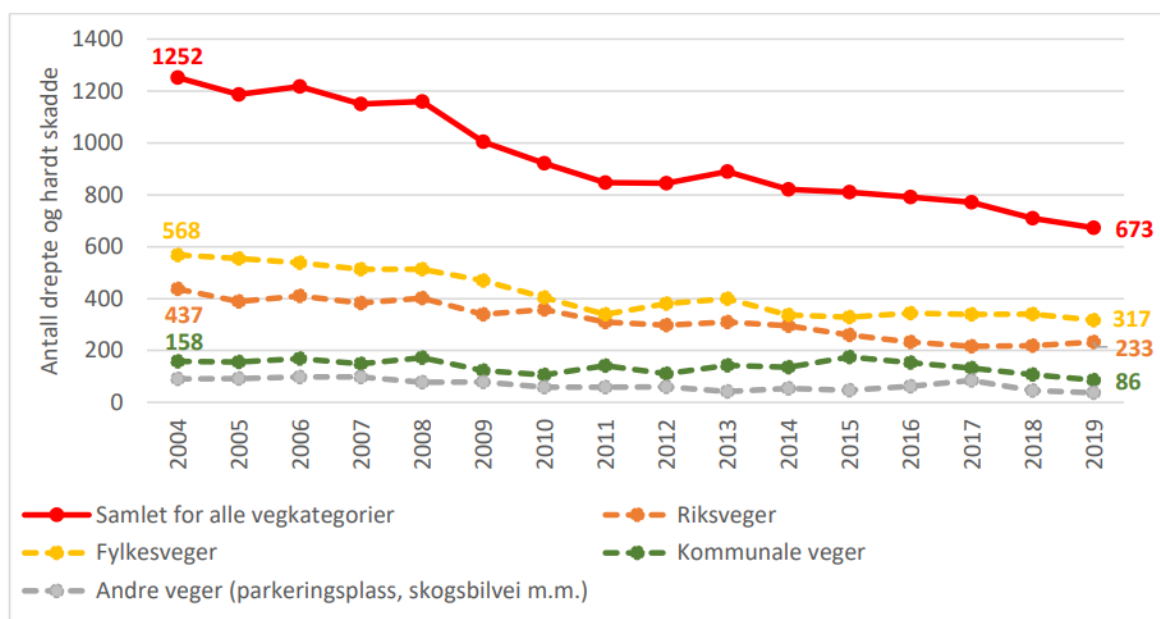
Statens vegvesen skal fortsatt ha sektoransvar for trafikksikkerhet. I tidligere sams veiadministrasjon var kompetansen samlet i én organisasjon som ivaretok trafikksikkerhetshensyn på riks- og fylkesveinettet. Nye organisasjoner og endring av roller gjør imidlertid at Statens vegvesen må finne andre måter å utøve sitt sektoransvar på. Sektoransvaret innebærer at Statens vegvesen skal *ta initiativ, oppmuntre og støtte de primært ansvarlige slik at sektorens samfunnsbidrag blir best mulig. Kommuner og fylkeskommuner kan bare pålegges plikter og oppgaver i lov eller med hjemmel i lov fastsatt av Stortinget. Sektoransvaret til Statens vegvesen innebærer dermed ikke en instruksjonsrett overfor kommuner og fylkeskommuner* (Statens vegvesen 2019). Det er viktig med enighet rundt hvilke oppgaver som skal inngå i sektoransvaret og hvordan Statens vegvesen skal bidra til kunnskapsutvikling, sikre god faglig kvalitet og rekruttering til sektoren, ta initiativ, oppmuntre og støtte de primært ansvarlige i sektoren (Statens vegvesen 2019).

Når vi snakker om Statens vegvesens sektoransvar, kan det være nyttig å skille mellom rollen som sektormyndighet og sektoransvarlig. Rollen som *sektormyndighet* innebærer å ivareta alle myndighetsoppgaver tillagt Statens vegvesen, i hovedsak etter vegloven, vegtrafikkloven og plan- og bygningsloven. Dette er oppgaver knyttet til regelverksutvikling og vedtak/beslutninger hjemlet i regelverket. Det omfatter også oppgaver med planlegging, bygging, drift og vedlikehold av riksveier, samt nasjonale oppgaver knyttet til beredskap, trafikkstyring, informasjon til trafikantene og Nasjonal vegdatabank. Rollen som *sektoransvarlig* innebærer det ansvaret som er tillagt Statens vegvesen ut over oppgavene som sektormyndighet. Dette vil være ansvar som følger av Samferdselsdepartementets instruks for Statens vegvesen, samt oppgaver som er tillagt Statens vegvesen gjennom andre styrende dokumenter som f.eks. Nasjonal transportplan, statsbudsjettet og tildelingsbrev.

### 1.3. Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge

Målsettingene for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er forankret i Nasjonal transportplan 2018-2029 (Meld. St. 33, 2016-2017). Det er etablert et ambisiøst etappemål for trafikksikkerhet, det skal ikke være mer enn 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken innen 2030. Dersom målet skal nås, forutsetter det en kunnskapsbasert og målrettet innsats fra alle aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2018-2021, fordeler ansvar for ulike tiltak på tvers av aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet. Trafikksikkerhetsutviklingen følges opp årlig av trafikksikkerhetsavdelingen ved divisjon Transport og samfunn (før 2020 var dette organisert i Vegdirektoratet), ved at det utarbeides årlige rapporter som blant annet viser hvordan de ulike fylkene ligger an i forhold til etappemålene som er utarbeidet. I 2019 var det totalt 673 drepte og hardt skadde på norske veier. Dette er over målkurven for etappemålet på maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. Det er på fylkesveiene at det skjer flest ulykker med drepte og hardt skadde. Knappt 50 prosent av drepte og hardt skadde i 2019 var forulykket på fylkesveier, mens drøyt 30 prosent var det på riksvei. Det er dobbelt så høy risiko for å bli drept eller hardt skadd per milliard kjøretøykilometer på fylkesveinettet sammenlignet med riksveinettet (Statens vegvesen 2020, s. 20). Figur 1 viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde i Norge fordelt på veikategori.



**Figur 1 Utvikling i antall drepte og hardt skadde i Norge fordelt på veikategori (kilde: Statens vegvesen 2020)**

Det er mange aktører i trafikksikkerhetsarbeidet. Blant de viktigste er Statens vegvesen, politiet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og kommunene. I tillegg bidrar også interesseorganisasjoner og andre offentlige og private aktører i trafikksikkerhetsarbeidet. Statens vegvesen har sektoransvar for trafikksikkerhet, og er ansvarlig for veiadministrasjon og forvaltning av riksveinettet. Politiet skal kontrollere og overvåke trafikken, etterforske trafikklovbrudd og trafikkulykker. Dette gjøres både av UP og lokalt politi. Trygg Trafikk er en landsdekkende organisasjon som er pådriver for trafikksikkerhet på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå, med overordnet mål om opplæring av

trafikanter. På lokalt nivå er kommunene svært viktige. Kommunene er planmyndighet, ansvarlig for flere skoleveier og for en stor del av oppvekstsektoren. Trygg Trafikk sin sertifisering «Trafikksikker kommune» er et viktig verktøy for å få flere kommuner aktive i trafikksikkerhetsarbeidet. Det innebærer en systematisk forankring av trafikksikkerhetsarbeidet i hele kommunens organisasjon og tilhørende virksomheter.

Fylkeskommunene har et ansvar for å koordinere trafikksikkerhetsarbeidet på regionalt nivå (jf. vegtrafikkloven § 40a) og er regional planmyndighet. Fylkeskommunen har også (blant annet) ansvar for fylkesveinettet, kollektivtransport og videregående opplæring, som er viktige områder i trafikksikkerhetsarbeidet. Alle fylkeskommunene har en politisk forankring av trafikksikkerhetsarbeidet. De fleste har valgt en organisering etter modellen Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Det innebærer at utvalgte politikere sitter sammen med konsultative medlemmer som Statens vegvesen, politiet, Trygg Trafikk og fagpersoner i fylkeskommunen. De konsultative medlemmene har møte- og talerett, men ikke stemmerett. FTU er rådgivende i alle saker som gjelder trafikksikkerhetsspørsmål, og i saker som gjelder koordinering av trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. I tillegg har FTU som regel myndighet over eget budsjett og tilskuddsordninger. Det er imidlertid noen fylkeskommuner som har valgt andre løsninger. Kapittel 3 gir en nærmere beskrivelse av hvordan fylkeskommunene har organisert sine organisasjoner og trafikksikkerhetsarbeidet.

Statens vegvesens sektoransvar for trafikksikkerhet er etablert gjennom styringsdialogen mellom Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen (Prop. 1 S, 2019-2020) og instruksen fra Samferdselsdepartementet (Samferdselsdepartementet 2019). Det er divisjon Transport og samfunn som har ansvar for de oppgaver Statens vegvesen utfører for hele veitransportssystemet, uavhengig av veieier. Divisjonen tillegges ansvar for regional utvikling, sektoransvar for trafikksikkerhet, sikkerhet og nasjonal beredskap, klima og miljø, det vil si ivareta Statens vegvesens samfunnsansvar både nasjonalt, regionalt og lokalt. Utredningsarbeid for Nasjonal transportplan knyttet til riksveier og samarbeidsprosjekter med andre veieiere, spesielt i byer, er sentrale arbeidsoppgaver (Statens vegvesen 2019).

Statens vegvesen Vegdirektoratet har ansvar for regelverk knyttet til vei og trafikk. Veinormalene er hjemlet i lovverk og gjelder all offentlig vei/gate. Veinormalene er delt opp i skal og bør, og kan fravikes etter gitte regler fra hvem som er fraviksmyndighet. Vegdirektoratet er fraviksmyndighet for riksvei, fylkeskommunene for fylkesvei og kommunene for kommunal vei. Statens vegvesen har også en rekke veiledere med faglige råd og anbefalinger knyttet til hvordan man skal gå frem ved planlegging, utforming og inspeksjoner av vei og veiltak. Dette er hjelpedokumenter som skal understøtte normalene. De inneholder utdypende fagstoff utover det som står i normalene og retningslinjene og beskriver mer i detalj hvordan normalkravene kan brukes.

Trafikksikkerhetsrevisjoner (TS-revisjoner) av veiprojekt er en uavhengig, detaljert, systematisk og teknisk sikkerhetskontroll av et veiprojekt, for å sørge for at nye veiprojekter bygges i overensstemmelse med nullvisjonen. Det er forskriftsfestet at alle riksveiprojekter over en viss størrelse på TEN-T-veinettet skal gjennomgå trafikksikkerhetsrevisjoner, mens dette er valgfritt på fylkesveiprojekter. Både trafikksikkerhetsrevisjoner og trafikksikkerhetsinspeksjoner er en metodikk som også kan benyttes på fylkesveinettet.

## 2. Datainnsamling og metode

I dette kapittelet vil vi beskrive hvordan datainnsamlingen er gjennomført og hvilke data som ligger til grunn for denne rapporten.

Datamaterialet som er brukt i denne rapporten er hovedsakelig dokumenter og intervjuer. Sentrale dokumenter er nasjonale planer, utredninger, fylkeskommunale trafikksikkerhetsplaner og politiske dokumenter (disse er gjengitt i referanselista). I tillegg er nettsidene til fylkeskommunene brukt for å få en oversikt over den politiske og administrative organiseringen. Dokumentgjennomgangen bidro til å etablere et kunnskapsgrunnlag om organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet i de enkelte fylkeskommunene i forkant av intervjuene.

Intervjuene ble gjort i perioden 21. oktober til 19. november 2020 med utvalgte nøkkelpersoner i trafikksikkerhetsarbeidet i ti fylkeskommuner. Regionreformen førte ikke til noen endringer i trafikksikkerhetsarbeidet eller organisering av veiadministrasjon i Oslo kommune, som ikke er inkludert i studien. Det ble gjennomført ett gruppeintervju per fylkeskommune.

Informantene ble valgt ut i dialog med Statens vegvesen og fylkeskommunene for å være sikker på at de personene med størst innsikt i trafikksikkerhetsarbeidet ble invitert til intervjuene. I hovedsak deltok FTU-koordinator (i de fylkeskommunene som ikke har FTU betyr det den personen som har hovedansvar for koordinering av trafikksikkerhetsarbeidet) og ledere for de avdelingene i fylkeskommunen med ansvar for trafikksikkerhet. I tillegg deltok politisk leder av FTU i enkelte fylkeskommuner. Informantene fikk tilsendt informasjon om prosjektet og intervjuguide i forkant av intervjuet, med en oppfordring om å gå gjennom spørsmålene og ta en utsjekk med andre avdelinger i fylkeskommunen dersom det var aktuelt.

Intervjuene er gjennomført som semistrukturerte intervjuer. Det betyr at intervjuene følger en intervjuguide, men at spørsmålene og samtalen er åpen slik at informantene også får mulighet til å komme med nye problemstillinger. Dersom det har kommet opp nye momenter som er interessante for analysen, er det stilt oppfølgingsspørsmål som ikke er listet i intervjuguiden. Dette har vært viktig for å sikre at alle synspunkter kommer med i analysen. Intervjuene ble gjennomført på Teams, og hvert intervju varte om lag 1–1 ½ time. Forskeren noterte svar og betraktninger fra informantene underveis, og oppsummeringene ble sendt til informantene i etterkant av intervjuene for gjennomlesning, godkjenning og eventuelle tilføyelser. I tillegg har informantene kvalitetssikret sitatsjekk der det var aktuelt, og fått kvalitetssikret beskrivelser av fylkeskommunens organisering av trafikksikkerhetsarbeidet. På denne måten har vi sikret reliabilitet og validitet i datamaterialet.

Tabell 2 nedenfor gir en oversikt over hvilken stilling og funksjon informantene har, og hvilket tidspunkt intervjuene er gjennomført på.

**Tabell 2 Oversikt over informanter og intervjuetidspunkt**

Intervju	Fylkeskommune	Informanter	Tidspunkt for intervju
1	Viken	FTU-koordinator*, avdelingsleder mobilitet og samfunn, og seksjonsleder mobilitet	Torsdag 19. november
2	Innlandet	FTU-koordinator, seksjonsleder samferdsel og leder FTU	Onsdag 4. november
3	Vestfold og Telemark	FTU-koordinator og leder for forvaltning	Onsdag 4. november
4	Agder	FTU-koordinator*, Avdelingsleder Forvaltning og samfunnsikkerhet og Fylkesdirektør Samferdsel og Eiendom	Onsdag 21. oktober
5	Vestland	FTU-koordinator, enhetsleder forvaltning Bergensområdet, Enhetsleder forvaltning Vestland, enhetsleder utredning	Torsdag 27. oktober
6	Trøndelag	FTU-koordinator, tidligere TS-koordinator, leder av FTU	Fredag 30. oktober
7	Troms og Finnmark	FTU-koordinator, Fylkesdirektør samferdsel	Onsdag 21. oktober
8	Rogaland	FTU-koordinator og fylkesdirektør samferdsel	Torsdag 5. november
9	Møre og Romsdal	FTU-koordinator*, leder trafiksikkerhet og Fylkesveisjef	Torsdag 5. november
10	Nordland	FTU-koordinator, Fylkesråd samferdsel og Fylkesdirektør transport og infrastruktur	Onsdag 4. november

\* Disse fylkeskommunene har ikke FTU i tradisjonell forstand

### 3. Fylkeskommunenes organisering av trafiksikkerhetsarbeidet

I dette kapitlet vil vi gå nærmere inn på hvordan fylkeskommunene har organisert trafiksikkerhetsarbeidet politisk og administrativt, og hvordan arbeidet koordineres gjennom Fylkets trafiksikkerhetsutvalg (FTU) eller lignende. En gjennomgående oversikt over fylkeskommunenes organisering (både politisk, administrativt og gjennom FTU eller lignende) finnes i Tabell 4, i slutten av kapitlet.

#### 3.1. Politisk organisering

Det er to hovedmodeller for politisk organisering i fylkeskommunene: Formannskapsmodellen og den parlamentariske modellen. Det er den første som har vært og er mest vanlig i norske fylkeskommuner. Det er i dag kun Viken, Nordland og Troms og Finnmark som har valgt den parlamentariske modellen.

I formannskapsmodellen velges representantene i fylkesutvalget (som er fylkestingets arbeidsutvalg) ut fra partienes representasjon i fylkestinget. Representantene i fylkesutvalget må være valgt inn i fylkestinget, noe som betyr at fylkesutvalget sitter trygt ut perioden og ikke kan fjernes av fylkestinget. Fylkesutvalget ledes av fylkesordfører som er den øverste politiske leder i fylkeskommunen, mens fylkesdirektøren er den øverste administrative lederen i fylkeskommunen. På den måten innfører formannskapsmodellen et tydeligere skille mellom politikk og administrasjon. I den parlamentariske modellen velges fylkesrådet etter flertallsvalg. Representantene i et fylkesråd behøver ikke å være valgt inn i fylkestinget. Det innebærer at fylkesrådet kan stilles til ansvar av de folkevalgte i fylkestinget og avsettes ved forslag om mistillit. Den parlamentariske modellen innebærer at fylkesrådet overtar fylkesdirektørens strategiske styring over administrasjonen. Dermed bortfaller ordførerens rolle som leder for fylkesutvalget, selv om ordføreren fortsatt vil lede fylkestingsmøtene og være fylkets fremste folkevalgte representant (se Saxi 2018 for mer informasjon).

De aller fleste fylkeskommunene har valgt å organisere samferdsel som ett område politisk. Trøndelag fylkeskommune skiller seg ut, hvor det er etablert to politiske hovedutvalg innenfor samferdsel, ett for transport og ett for vei. Det er leder i hovedutvalg for Transport som leder FTU.

#### 3.2. Administrativ organisering

Fylkeskommunene har valgt en ulik administrativ organisering. Antall direktør- eller rådsområder varierer mellom fire og åtte. Når vi ser nærmere på samferdsel, så er det enten delt i to direktørområder eller i ett direktørområde med flere underavdelinger. Antall avdelinger varierer mellom to og seks. De fylkeskommunene som har valgt å organisere samferdselsområdet i ett direktørområde og to avdelinger (Rogaland og Møre og Romsdal) har gjerne skilt mellom vei og kollektivtransport/mobilitet. Det samme gjelder de fylkeskommunene som har delt samferdsel i to direktørområder (Vestland og Trøndelag).

Plassering av ansvar for trafiksikkerhet i den administrative organisasjonen er gjort på ulike måter. Da det knapt er gått et år siden omorganiseringene, er ikke alt fastlagt ennå i de nye organisasjonene. I størstedelen av fylkeskommunene er FTU-koordinator (eller lignende) plassert



på en avdeling eller seksjon med (veiteknisk) fagfunksjoner på trafiksikkerhet, hvor trafiksikkerhetsrevisorer (TS-revisorer) er sentrale. Unntaket er Vestfold og Telemark fylkeskommune, Viken fylkeskommune og Rogaland fylkeskommune, hvor ansvaret for koordineringen av trafiksikkerhetsarbeidet er plassert på avdelinger med et mer strategisk og politisk ansvar.

**Viken:** Ansvaret for koordinering av trafiksikkerhetsarbeidet ligger i avdeling for Mobilitet og samfunn, på seksjon for mobilitet hvor trafiksikkerhetskoordinator er plassert. Denne avdelingen er rettet mot det strategiske og politiske nivået på samferdsel. Mye av fagkompetansen på trafiksikkerhet (for eksempel TS-revisorene) er samlet i Fagavdelingen, som skal bistå med fagkompetanse til alle avdelinger som har behov for det. På samferdselsområdet er det nedsatt en intern samordningsgruppe på trafiksikkerhet med fagfolk på både tekniske og holdningsskapende tiltak, som er tenkt som et fora hvor man kan ta opp saker og problemstillinger.

**Innlandet:** Fagfunksjonene på trafiksikkerhet er samlet i seksjonen Trafikk og miljø som har en bredt sammensatt fagkompetanse på trafiksikkerhet, og jobber sammen med FTU og andre fagfolk i organisasjonen. Det er også her FTU-koordinator er plassert. Innenfor seksjonen er det etablert en trafiksikkerhetsgruppe med fagfolk på både tekniske og holdningsskapende tiltak. Gruppen får alle henvendelser på trafiksikkerhet, også fra enkeltpersoner og skoler, og har en koordinator som fordeler oppgavene. I tillegg er det opprettet et tverrsektorielt forum hvor folk fra trafiksikkerhetsgruppa i fylkeskommunen, politiet, og vegvesenet møtes og det tas opp spesifikke saker. Et eksempel på en sak som tidligere har blitt løst gjennom en slik type forum, var utfordringer knyttet til at skoleungdom krysset en rundkjøring på en trafikkfarlig måte. Saken ble løst ved at krysningspunktet ble tydeliggjort i samarbeid mellom Statens vegvesen og Trygg Trafikk, samtidig som skolen informerte ungdommene om hvor de skulle krysse. Formålet er å få et bedre samspill mellom fysiske tiltak og FTU sitt arbeid.

**Vestfold og Telemark:** Fagfunksjonene på trafiksikkerhet er hovedsakelig samlet i avdeling for Forvaltning. Avdelingen besvarer henvendelser fra publikum og er fagrådgivere på trafiksikkerhet i resten av organisasjonen. De fleste er sertifiserte TS-revisorer, men man kan også finne enkelte TS-revisorer på andre områder, som veiutbygging. FTU-koordinator sitter på avdeling for Strategi og utvikling, hvor funksjonene som er rettet mot det politiske nivået er samlet. I tillegg har man etablert en faggruppe på trafiksikkerhet som skal prøve å koordinere trafiksikkerhet også på tvers av sektorområder i organisasjonen.

**Agder:** Fagfunksjonene på trafiksikkerhet er fordelt mellom avdeling for Forvaltning og samfunnsikkerhet og avdeling for Utbygging, seksjon Ressurs. Trafiksikkerhetskoordinator er plassert i den førstnevnte avdelingen, som blant annet har ansvar for henvendelser på trafiksikkerhet og plansaker. Ressursavdelingen bistår med kompetanse i hele organisasjonen og har flere TS-revisorer.

**Vestland:** Fagfunksjonene på trafiksikkerhet er organisert i avdeling Forvaltning, utredning og geodata, seksjon Utredning. I denne seksjonen er det etablert en trafiksikkerhetsgruppe som skal jobbe med trafiksikkerhet både internt og hos de andre seksjonene. Her er også FTU-koordinator plassert. Systemet fungerer slik at andre avdelinger eller seksjoner må sende en bestilling internt dersom de har behov for bistand fra trafiksikkerhet. På denne måten sikres tverrfaglighet i arbeidet. Trafiksikkerhetsgruppa har også kontaktpersoner knyttet mot de ulike kommunene,

som følger opp tiltak som kommunene har vært med på å prioritere gjennom et budsjett for direkte tildelinger til fysiske trafikksikkerhetstiltak.

**Trøndelag:** Fagfunksjonene på trafikksikkerhet er organisert i seksjon for Veiforvaltning, som har hovedansvaret for TS-revisjoner og forvaltning av vei. Her er også FTU-koordinator plassert. Koordineringen av trafikksikkerhetsarbeidet mellom ulike avdelinger i fylkeskommunen skjer gjennom FTU.

**Troms og Finnmark:** Fagfunksjonene på trafikksikkerhet ligger på avdeling for Drift, vedlikehold og forvaltning, hvor også FTU-koordinator er plassert. Avdelingen skal bistå de andre avdelingene dersom de har behov for trafikksikkerhetskompetanse i planarbeid eller lignende. Trafikksikkerhet er definert som et av organisasjonens tre tverrfaglige fokusområder. De andre to er Miljø og Samfunnsutvikling. Det er ennå ikke avklart hvordan kontakten mot kommunene skal være i forhold til støtte av for eksempel bygging av gang- og sykkelvei langs fylkesvei.

**Rogaland:** Fagfunksjonene på trafikksikkerhet ligger i avdeling for Vei og forvaltning, seksjon for Forvaltning. Her sitter de fleste TS-revisorene. FTU-koordinator er plassert i avdeling for Transport og mobilitet. Det er lagt vekt på at organisasjonen skal ha en kultur med flat struktur og jobbing på tvers, og man har ennå ikke landet hvor formalisert trafikksikkerhetsarbeidet skal være internt i organisasjonen, for eksempel om det skal opprettes egne tverrfaglige grupper eller lignende.

**Møre og Romsdal:** Fagfunksjonene på trafikksikkerhet ligger i seksjon for Plan og trafikk, som har hovedansvaret for TS-revisjoner og uttalelser til plansaker. Her ligger også ansvaret for holdningsskapende arbeid, fordeling av midler på trafikksikkerhet og den administrative gruppa som skal ha koordineringsfunksjonen i trafikksikkerhetsarbeidet (se kapittel 3.3.). Seksjonen har også ansvar for å forberede den politiske saksbehandlingen knyttet til saker som tidligere har vært behandlet i FTU.

**Nordland:** Fagfunksjonene på trafikksikkerhet ligger i avdeling for Plan og forvaltning, med tre seksjoner som er Veiplan, Veiforvaltning og Grunnerverv/juridisk. TS-revisorene er hovedsakelig fordelt på Veiforvaltning og Grunnerverv/juridisk, mens FTU-koordinator og TS-koordinator er plassert på Plan. Disse to koordinatorene vil dele litt på oppgaver knyttet til trafikksikkerhet. Hovedforskjellen vil være at FTU-koordinator har saksbehandling knyttet til FTU og holdningsskapende arbeid, mens TS-koordinator skal være mer inne på tekniske veifaglige saker, beredskap og temagjennomganger.

### 3.3. Koordinering av trafikksikkerhetsarbeidet

Alle fylkeskommunene har en politisk forankring av trafikksikkerhetsarbeidet. Syv av ti har valgt FTU som organisatorisk modell, med Viken, Agder og Møre og Romsdal som unntakene. Viken fylkeskommune har vedtatt organisering i et partnerstyre med politisk arbeidsutvalg, mens Agder har valgt Trafikksikkerhetsforum som modell, som ligner FTU men som ikke er et frittstående utvalg. Møre og Romsdal har valgt å legge trafikksikkerhetsområdet inn i Hovedutvalg for samferdsel. Alle fylkeskommuner tildeler en andel av budsjettet på holdningsskapende arbeid til Trygg Trafikk, som gjennomfører ulike aktiviteter og tiltak lokalt. De fylkeskommunene som har faste holdningsskapende tiltak utenom Trygg Trafikk, er nevnt spesielt. Nesten alle fylkeskommunene har definert Trafikksikker kommune som et satsingsområde. Noen få nevner at

de er i gang med arbeidet Trafikksikker fylkeskommune. Nedenfor vil vi omtale koordineringen av trafikksikkerhetsarbeidet mer detaljert.

**Viken fylkeskommune:** Viken er i gang med å etablere et partnerstyre med et politisk arbeidsutvalg som en samhandlingsarena for trafikksikkerhetsarbeidet (se også Viken fylkeskommune 2020 for mer detaljer). Modellen innebærer at det inngås avtaler med fylkeskommunens mest sentrale samarbeidspartnere i trafikksikkerhetsarbeidet som er de ulike kommuneregionene, Statens vegvesen, Trygg Trafikk og politiet. Intensjonen er at avtalene skal forankre og forplikte samarbeidet, samtidig som partenes ansvarsområder tydeliggjøres. Arbeidet er i prosess, og det er foreløpig ikke inngått partnerskapsavtaler. Hvem som skal delta i partnerstyret og det politiske arbeidsutvalget er ikke klart per nå. En administrativ arbeidsgruppe vil tilrettelegge arbeidet og komme med sine faglige vurderinger og anbefalinger. Det er tenkt at fylkeskommunens virkemidler for trafikksikkerhetsarbeidet skal kanaliseres gjennom dialogen med kommunene, samtidig som også behovet for fysiske tiltak kan diskuteres og utgjøre et grunnlag for prioriteringer i handlingsprogrammet for samferdsel.

**Innlandet fylkeskommune:** FTU ledes av nestleder i utvalg for samferdsel. I tillegg er det fire politiske medlemmer, hvorav to velges fra opposisjon og to velges fra posisjon. Det er ingen formelle krav om at de som velges skal være representert i noen spesielle utvalg. FTU har myndighet over eget budsjett og gjør egne vedtak knyttet til prioriteringer. Budsjettet tas fra rammen for fylkesveier som vedtas av Fylkestinget. I år er totalrammen på drøyt 12 millioner kroner, hvorav syv millioner er satt av til en tilskuddsordning til kommunene for fysiske tiltak på skolevei. Konsultative medlemmer er fylkeskommunen, Ungdommens fylkesting, Fylkesmannen, Statens vegvesen, Innlandet politidistrikt og Trygg Trafikk.

**Vestfold og Telemark:** FTU ledes av leder i utvalg for samferdsel. I tillegg er det fire politiske medlemmer, to fra samferdsel, en fra utdanning og en fra folkehelse. FTU har myndighet over eget budsjett og vedtaksmyndighet i sitt område. Unntaket er «Trafikksikkerhetsordningen», en tilskuddsordning som i 2020 hadde en ramme på 21 millioner, hvor vedtak gjøres i Hovedutvalg for samferdsel. Ordningen innebærer en deling av kostnadene mellom fylkeskommune og kommune. Fylkeskommunen gir 40 prosent tilskudd til tiltak på kommunal vei og 80 prosent til tiltak på fylkeskommunal vei. Rammen på FTUs aktivitetsbudsjett var på fem millioner i år. Konsultative medlemmer er Trygg Trafikk, Fylkesmannen, Statens vegvesen, Sør-Øst politidistrikt, Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund, fylkeskommunens administrasjon.

**Agder:** Trafikksikkerhetsforum ledes av medlem i utvalg for samferdsel. I tillegg er det tre politiske medlemmer, en fra fylkesutvalget og to vararepresentanter. De politiske medlemmene velges av fylkestinget. Det er ingen formelle krav om at de som velges skal være representert i noen spesielle utvalg. Det arbeides for tiden med på hvilken måte Trafikksikkerhetsforum skal ha innflytelse over eget budsjett, som i dag vedtas i Samferdselsutvalget. I år er totalrammen på 10,5 millioner kroner, hvorav hele rammen går til holdningsskapende tiltak. Agder har flere store langvarige tiltak på dette området: Nullvisjonen Agder driver holdningsskapende informasjons- og opplæringstiltak i hver sin region, Trafoen/18pluss er et holdningsskapende tiltak som retter seg risikoforståelse hos ungdom mellom 15 og 25 år samt personer i risikogrupper, og Myra sykkelgård er sykkelopplæring hovedsakelig for femte trinn på grunnskolen. Konsultative medlemmer er Trygg Trafikk, Agder politidistrikt, UP, Statens vegvesen, ATL, fylkeskommunens administrasjon, Nullvisjonen Agder og Trafoen.

**Vestland:** FTU ledes av leder i utvalg for samferdsel og mobilitet. I tillegg er det seks medlemmer, hvor tre er fra utvalg for samferdsel og mobilitet og tre er fra hvert av de andre utvalgene. FTU har myndighet over eget budsjett, men rammen vedtas av utvalg for samferdsel og mobilitet. I år er totalrammen på knapt 17 millioner kroner, hvorav i overkant av ti millioner går til tilskuddsordningen for fysiske tiltak. Det er også etablert tilskuddsordninger knyttet til trafikantrettet tiltak og fysiske TS-planer. FTU har selv myndighet til å vurdere hvilke søknader som får tilskudd. Konsultative medlemmer er Vest politidistrikt, Trygg Trafikk, fylkeskommunen, Ungdomsutvalg, UP, Statens vegvesen, Skyss/Kringom, ATL.

**Trøndelag:** FTU ledes av leder i utvalg for transport. I tillegg er det seks medlemmer hvor tre velges fra utvalg for vei og utvalg for transport, og minst ett medlem skal velges fra utvalg for utdanning. FTU har myndighet over eget budsjett. I år er totalrammen på 13 millioner som hovedsakelig går til holdningsskapende tiltak, unntaksvis brukes det også midler på fysiske tiltak. Hovedsatsingen er tiltak som favner bredt, som er spisset (Trøndelagsmodellen som utføres av Kjør for Livet er et viktig tiltak her), forskning og myke trafikanter. I utgangspunktet er satsingen på fysiske tiltak på fylkesvei ikke en del av FTUs budsjett. Derfor brukes FTU som rådgivningsorgan ved prioritering av infrastrukturtiltak, hovedsakelig ved den årlige prioriteringen av flere mindre tiltak for økt trafikksikkerhet gjennom programområdet «Investeringstiltak trafikksikkerhet». Konsultative medlemmer er Trøndelag politidistrikt, Fylkesmannen i Trøndelag, Trygg Trafikk, fylkeskommunen, UP, Statens vegvesen, ATL og NLF.

**Troms og Finnmark:** FTUs leder er Fylkesråd for samferdsel. I tillegg velges to medlemmer fra fylkestinget. FTU har myndighet over eget budsjett. Rammen i år er på 3,5 millioner i Finnmark og 7,2 millioner i Troms. I Finnmark brukes midlene til tilskuddsordninger på både holdningsskapende og fysiske tiltak. I Troms er 5 millioner øremerket bygging av gang- og sykkelvei, mens de resterende midlene er tilskuddsmidler. FTU Troms og Finnmark har vedtatt en ny instruks for forvaltning av trafikksikkerhetsmidlene fra og med 2021. I denne er det åpnet for tilskudd til fire hovedtyper tiltak; fysiske tiltak (søker dekker 20 prosent), holdningsskapende tiltak, utarbeidelse av planer og innovasjon. Konsultative medlemmer er Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Troms/Finnmark politidistrikt, UP, fylkeskommunens administrasjon og Ungdommens fylkesråd.

**Rogaland:** FTU ledes av et medlem av fylkestinget. I tillegg velges det fire representanter fra ulike politiske partier, de fleste er faste medlemmer av fylkestinget. Det er ingen formelle krav knyttet til hvem som skal velges til FTU, men det har vært diskutert hvorvidt man for eksempel bør ha et medlem fra hvert hovedutvalg. FTU er et frittstående utvalg, men det har vært jobbet med hvordan samarbeidet med Hovedutvalg for samferdsel skal være. FTU har myndighet over eget budsjett og rammen i år er på knapt 13 millioner, hvorav 7,5 millioner går til holdningsskapende tiltak mens 5,5 millioner går til en tilskuddsordning for fysiske tiltak (kommunene dekker 40 prosent). I tillegg prioriterer FTU fysiske tiltak innenfor en ramme på 17 millioner til fylkesvei, hvor kommuner inviteres inn til å melde inn hvilke tiltak som bør gjøres. Målet er at kommunene i større grad ansvarliggjøres i forhold til hvilke prioriteringer som gjøres. Konsultative medlemmer er Statens vegvesen, Sør-Vest politidistrikt, Trygg Trafikk og Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund.

**Møre og Romsdal:** På grunn av behov for innsparinger og effektivisering i fylkeskommunen, ble det lagt ned flere underutvalg, deriblant FTU. Det betyr at trafikksikkerhetsansvaret som tidligere lå til FTU er flyttet opp til Samferdselsutvalget. Dette er foreløpig såpass nytt at man ennå ikke har funnet sin form i praksis, men det kan for eksempel være aktuelt med egne fagdager på

trafikksikkerhet. I tillegg er det lagt frem en sak med forslag om å opprette en administrativ faggruppe som koordinerer partene i trafikksikkerhetsarbeidet som politiet, Statens vegvesen, Trygg Trafikk med flere. Fylkeskommunen vil lede denne gruppa, mens sakene som tidligere ble behandlet i FTU nå behandles i Samferdselsutvalget. Totalrammen i år er på åtte millioner, hvorav to millioner går til holdningsskapende tiltak (Trygg Trafikk og tilskuddsordning til frivillige lag og foreninger), to millioner går til en 50/50-ordning for fysiske tiltak i kommunene, mens fire millioner går til mindre trafikksikkerhetstiltak i kommunene som TS-inspeksjoner og lignende.

**Nordland:** FTU ledes av Fylkesråd for samferdsel. I tillegg velges to medlemmer fra fylkestinget, som velges av fylkesrådet. Det er ingen krav til hvem som skal velges, men det legges vekt på at det er kandidater som kommer fra ulike partier og som gjerne er representert i relevante komiteer i fylkestinget. Den årlige rammen vedtas av fylkesråd for Transport og infrastruktur, men tiltakene vedtas i FTU. I år er rammen på nesten 18 millioner kroner, hvorav 16 millioner går til tilskuddsordninger på fysiske tiltak og prosjektmidler (inntil 20 prosent). Søknadene på fysiske tiltak vurderes hos saksbehandlere som ser på teknisk gjennomføring og drift i etterkant, og tildeles og koordineres av FTU. Når det gjelder holdningsskapende tiltak, så har Nordland tilskuddsordning til lag og foreninger, i tillegg til MIND-senteret som skal bevisstgjøre unge trafikanter i forhold til deres atferd og holdninger. Konsultative medlemmer er Nordland politidistrikt, fylkeskommunen, MIND-senteret, Ungdommens fylkesting, Råd for personer med funksjonsnedsettelse, Eldrerådet, Trygg Trafikk, Statens vegvesen.

Tabell 3 på neste side gir en oversikt over budsjettene i fylkeskommunenes trafikksikkerhetsutvalg i 2020. Dette gir et bilde av budsjettene som forvaltes gjennom FTU og i trafikksikkerhetsarbeidet. Likevel må det tas forbehold om at 2020 er det første året med nye organiseringer, derfor er det sannsynlig at budsjettene for dette året ikke vil være sammenlignbare for de neste årene i alle fylkeskommuner. Det er også viktig å understreke at mange av midlene til fysiske tiltak på trafikksikkerhet også ligger i budsjettet for vei og kanaliseres i ulik grad gjennom FTU i de ulike fylkeskommunene. Budsjettet for fysiske tiltak i FTU gir derfor ikke nødvendigvis noen indikasjoner på hvor stor fylkeskommunenes satsing er på vei.

**Tabell 3 Oversikt over FTUs budsjett i fylkeskommunene i 2020**

<b>FTU budsjett 2020</b>	<b>Fysiske tiltak*</b>	<b>Ikke-fysiske tiltak</b>
Viken	Avventer etablering av ny organisering	13 050 000
Innlandet	7 000 000	5 200 000
Vestfold og Telemark	21 000 000	3 963 000
Agder	Ligger ikke hos FTU	10 500 000
Vestland	10 604 000	6 176 000
Trøndelag	16 000 000 investeringsmidler trafikksikkerhet. FTU deltar i prioriteringen av tiltak.	13 000 000
Troms og Finnmark	5 000 000	5 700 000**
Rogaland	5 500 000	7 500 000
Møre og Romsdal	6 000 000	2 000 000
Nordland	15 900 000	1 800 000

\* Det bevilges også midler til fysiske tiltak gjennom budsjettet for vei, og det er ulikt hvor mye av disse budsjettene som kanaliseres gjennom FTU.

\*\* Størstedelen av disse midlene går til tilskuddsordninger, som også kan være fysiske tiltak

**Tabell 4 Oversikt over organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet i fylkeskommunene**

Fylkeskommune	Politisk organisering	Administrativ organisering	Samferdselsområdet	Trafikksikkerhetsarbeidet
Viken	<b>Parlamentarisme</b> <b>Seks fagkomiteer</b> Samferdsel Utdanning Plan Næring Kultur Finans og adm.*	<b>Seks rådsområder</b> Samferdsel Utdanning og kompetanse Plan, klima og miljø Næring og tannhelse Kultur og mangfold Finans og administrasjon	<b>Fem avdelinger</b> Drift og vedlikehold Fagavdeling Mobilitet og samfunn Samferdselsplanlegging og forvaltning Utbygging	<b>Partnerstyre med politisk arbeidsutvalg</b> Modellen innebærer at det inngås avtaler med fylkeskommunens mest sentrale samarbeidspartnere i trafikksikkerhetsarbeidet som er de ulike kommuneregionene, Statens vegvesen, Trygg Trafikk og politiet. En administrativ arbeidsgruppe vil tilrettelegge arbeidet og komme med sine faglige vurderinger og anbefalinger. Se Viken fylkeskommune (2020) for mer detaljer.
Innlandet	<b>Formannskapsmodell</b> <b>Fire hovedutvalg</b> Samferdsel Utdanning Næring Kultur	<b>Seks direktørområder</b> Samferdsel Kompetanse og tannhelse Næring og int. samarbeid Kultur Samfunnsutvikling Administrasjon	<b>Seks avdelinger</b> Kollektivtransport Strategi og utvikling Kvalitet og støtte Utbygging Trafikk og miljø Drift	<b>Fylkets trafikksikkerhetsutvalg</b> Leder er nestleder i utvalg for samferdsel. I tillegg fire utvalgte medlemmer.  <b>Konsultative medlemmer</b> er fylkeskommunens administrasjon, Ungdommens fylkekesting, Fylkesmannen, Statens vegvesen, Innlandet politidistrikt og Trygg Trafikk.
Vestfold og Telemark	<b>Formannskapsmodell</b> <b>Fem hovedutvalg</b> Samferdsel Utdanning og kompetanse Klima, areal og plan Næring og reiseliv Kultur og folkehelse*	<b>Åtte direktørområder</b> Samferdsel, miljø og mobilitet Opplæring og folkehelse Tannhelse og forebygging Næring og innovasjon* Samfunnsutvikling og klima* Kultur, idrett og frivillighet* HR, mestring og utvikling Økonomi, styring og eierskap	<b>Seks avdelinger</b> Sektorutvikling Forvaltning Drift og vedlikehold Utbygging Kollektiv og mobilitet Strategi og utvikling	<b>Fylkets trafikksikkerhetsutvalg</b> Ledes av leder i utvalg for samferdsel. I tillegg to medlemmer fra utvalg for samferdsel, et fra utvalg for utdanning og ett fra folkehelse.  <b>Konsultative medlemmer</b> er Trygg Trafikk, Fylkesmannen, Statens vegvesen, Sør-Øst politidistrikt, Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund, fylkeskommunens administrasjon.

Agder	<p><b>Formannskapsmodell</b></p> <p><b>Fire hovedutvalg</b> Samferdsel Utdanning og kompetanse Næring, klima og miljø Kultur, folkehelse og frivillighet</p>	<p><b>Åtte direktørområder</b> Samferdsel og eiendom Utdanning Næring og kultur* Folkehelse Analyse og plan Regionplan 2030 Innovasjon og organisering Økonomi og styring</p>	<p><b>Fire avdelinger</b> Strategi og mobilitet Forvaltning og samfunnsikkerhet Utbygging Drift og vedlikehold</p>	<p><b>Trafikksikkerhetsforum</b> Ledes av medlem i utvalg for samferdsel. I tillegg tre medlemmer.</p> <p><b>Konsultative medlemmer</b> er Trygg Trafikk, Agder politidistrikt, UP, Statens vegvesen, Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund, fylkeskommunens administrasjon, Nullvisjonen Agder, Trafoen.</p>
Vestland	<p><b>Formannskapsmodell</b></p> <p><b>Fire hovedutvalg</b> Samferdsel og mobilitet Opplæring og kompetanse Kultur, idrett og integrering Næring</p>	<p><b>Syv direktørområder</b> Infrastruktur og vei Mobilitet og kollektivtransport Opplæring og kompetanse Innovasjon og næringsutvikling Kultur, idrett og inkludering Organisasjon og økonomi Strategisk utvikling og digitalisering</p>	<p><b>Infrastruktur og vei</b> Planlegging og utbygging Vedlikehold, drift og beredskap Forvaltning og utredning</p> <p><b>Mobilitet og kollektiv</b> Strategi og eierstyring Transportplan Forvaltning Kollektivtransportenheter</p>	<p><b>Fylkets trafikksikkerhetsutvalg</b> Ledes av leder i utvalg for samferdsel. I tillegg seks medlemmer hvor tre er fra utvalg for samferdsel og mobilitet og tre er fra hvert av de andre utvalgene.</p> <p><b>Konsultative medlemmer</b> er Vest politidistrikt, Trygg Trafikk, fylkeskommunens administrasjon, Ungdomsutvalg, UP, Statens vegvesen, Skyss/Kringom, Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund.</p>
Trøndelag	<p><b>Formannskapsmodell</b></p> <p><b>Fem hovedutvalg</b> Transport Vei Utdanning Kultur Næring</p>	<p><b>Syv direktørområder</b> Samferdsel Vei Utdanning Kultur og folkehelse Organisasjon, eiendom og tannhelse Plan, næring og kulturminner Økonomi og digitalisering</p>	<p><b>Samferdsel</b> Kvalitet samferdsel Mobilitet</p> <p><b>Vei</b> Investering og fornying Drift og vedlikehold Veiforvaltning Strategi og utvikling Veifag</p>	<p><b>Fylkets trafikksikkerhetsutvalg</b> Ledes av leder i utvalg for transport. I tillegg seks medlemmer hvor tre velges fra utvalg for vei og transport og minst ett medlem velges fra utvalg for utdanning.</p> <p><b>Konsultative medlemmer</b> er Trøndelag politidistrikt, Fylkesmannen i Trøndelag, Trygg Trafikk, fylkeskommunens administrasjon, UP, Statens vegvesen, Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund og Norges Lastebileier-Forbund.</p>



Troms og Finnmark	<p><b>Parlamentarisme</b></p> <p><b>Fem fagkomiteer</b></p> <p>Samferdsel Utdanning Miljø, plan og næring Kultur og helse* Økonomi</p>	<p><b>Fire fylkesrådsområder</b></p> <p>Samferdsel Utdanning Næring og miljø Plan, økonomi og kultur</p>	<p><b>Fire avdelinger</b></p> <p>Drift, vedlikehold og forvaltning Planlegging, prosjektering og utbygging Kollektiv og mobilitet Fly, fiskerihavner og beredskap</p>	<p><b>Fylkets trafikksikkerhetsutvalg</b></p> <p>Leder er Fylkesråd for samferdsel. I tillegg to medlemmer fra fylkestinget, hvorav én er fra opposisjonen.</p> <p><b>Konsultative medlemmer</b> er Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Troms/Finnmark politidistrikt, UP, fylkeskommunens administrasjon.</p>
Rogaland	<p><b>Formannskapsmodell</b></p> <p><b>Tre hovedutvalg</b></p> <p>Samferdsel Opplæring Region, kultur og næring</p>	<p><b>Fem direktørområder</b></p> <p>Samferdsel Opplæring Regionalplan Kultur Næring</p>	<p><b>To avdelinger</b></p> <p>Transport og mobilitet Vei og forvaltning</p>	<p><b>Fylkets trafikksikkerhetsutvalg</b></p> <p>Leder er representant i fylkestinget. I tillegg fire fra ulike politiske partier, de fleste er representert i fylkestinget.</p> <p><b>Konsultative medlemmer</b> er Statens vegvesen, Sør-Vest politidistrikt, Trygg Trafikk, Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund.</p>
Møre og Romsdal	<p><b>Formannskapsmodell</b></p> <p><b>Tre hovedutvalg</b></p> <p>Samferdsel Utdanning og kompetanse Kultur, næring og folkehelse</p>	<p><b>Fire direktørområder</b></p> <p>Samferdsel Kompetanse og næring Kultur Tannhelse</p>	<p><b>To avdelinger</b></p> <p>Fylkesvei Kollektiv</p>	<p><b>Hovedutvalg for samferdsel</b></p> <p>FTU ble lagt ned som følge av effektivisering. Sakene som tidligere ble vedtatt i FTU er nå løftet inn i hovedutvalg for Samferdsel</p> <p><b>Administrativ koordineringsgruppe</b> ivaretar koordineringsfunksjonen som tidligere lå i FTU.</p> <p><b>Konsultative medlemmer</b> er Trygg Trafikk, Statens vegvesen og Møre og Romsdal politidistrikt.</p>
Nordland	<p><b>Parlamentarisme</b></p> <p><b>Fem fagkomiteer</b></p> <p>Samferdsel Utdanning Plan og økonomi Næring Kultur og folkehelse*</p>	<p><b>Fem fylkesrådsområder</b></p> <p>Transport og infrastruktur Utdanning og kompetanse Plan og næring Kultur, klima og miljø Finans og organisasjon</p>	<p><b>Fem avdelinger</b></p> <p>Veidrift Veiutbygging Plan og forvaltning Mobilitet Bygg og eiendom</p>	<p><b>Fylkets trafikksikkerhetsutvalg</b></p> <p>Leder er Fylkesråd for samferdsel. I tillegg to medlemmer fra fylkestinget.</p> <p><b>Konsultative medlemmer</b> er Nordland politidistrikt, fylkeskommunens administrasjon, MIND-senteret, Ungdommens fylkesting, Råd for personer med funksjonsnedsettelse, Eldrerådet, Trygg Trafikk, Statens vegvesen</p>

## 4. Fylkeskommunenes forventninger til Statens vegvesens sektoransvar og rolle

I denne delen vil vi oppsummere fylkeskommunenes synspunkter på hvilket ansvar og oppgaver som ligger i sektoransvaret, basert på intervjuene som er gjennomført i prosjektperioden. Vi vil gå inn på hvilke forventninger fylkeskommunene har til Statens vegvesens sektoransvar, hvilke oppgaver som er særlig viktige i sektoransvaret, hvordan fylkeskommunene ønsker å være involvert, og hvordan de mener at samarbeidet og samhandlingen bør være fremover. Før vi går inn på sektoransvaret og medfølgende oppgaver, vil vi først oppsummere hvordan fylkeskommunene opplever trafiksikkerhet i egen organisasjon og samarbeidet med Statens vegvesen etter omorganiseringen.

### 4.1. Synspunkter på samarbeid i de nye organisasjonene

I denne delen vil vi oppsummere fylkeskommunenes synspunkter knyttet til trafiksikkerhet i egen organisasjon, og særlig deres synspunkter og oppfatninger av Statens vegvesens organisasjon og samarbeid etter reformen.

#### 4.1.1. Fylkeskommunenes organisasjon

De fylkeskommunale organisasjonene som er beskrevet i kapittel 3 er i støpeskjeen, og mange informanter forteller at rutiner og samarbeidsprosesser fremdeles må gå seg til på trafiksikkerhetsområdet. Flere fremhever at det må gjøre tilpasninger underveis etter de erfaringene man gjør seg. Mange trekker også frem at trafiksikkerhet griper inn i mange fagdisipliner, og i utgangspunktet skal gjennomsyre alt arbeidet som gjøres på vei. Ansatte med tidligere fartstid fra Statens vegvesen forteller om en sterk forankring av trafiksikkerhet både i planlegging, utbygging og drift og vedlikehold av vei.

Fylkeskommunene er samstemte om at de etter reformen har kompetanse og ressurser til å ivareta sine ansvarsområder knyttet til å administrere og forvalte fylkesveinettet, inkludert ansvaret for trafiksikkerhet. De opplever derfor ikke noe stort behov for bistand fra Statens vegvesen i det praktiske dag-til-dag arbeidet. Alle er likevel enige om at det er behov for en aktør som har et overordnet sektoransvar for trafiksikkerhet, som har spisskompetanse og formidler kunnskap, ser helheten og kan bistå veieierne ved behov.

Fylkeskommunene er politisk styrte organisasjoner med flere ansvarsområder, hvor trafiksikkerhetshensyn kan komme i krysspress mellom flere målsettinger. Mange av fylkeskommunene mener at trafiksikkerhet er et viktig område som er høyt politisk prioritert. Som én sier: «De [politikerne] er jo ofte ombudsmenn for mange lokalsamfunn som er veldig berørt av trafiksikkerhetsarbeidet [...] og ber politikerne løfte utfordringer og løsninger» (intervju 9). Noen fylkeskommuner fremhever at det er store politiske satsinger på trafiksikkerhet, både når det gjelder holdningsskapende tiltak og fysiske tiltak som sykkelveier og skoleveier.

Likevel er det også enkelte informanter som ser en tendens til at trafiksikkerhetshensyn i noen tilfeller nedprioriteres på grunn av økonomiske hensyn. Enkelte mener at totalrammene er for små, delvis på grunn av andre kostbare tiltak som prioriteres. Andre er inne på at trafiksikkerhet må få en tydeligere plass i budsjettene. En del mener at trafiksikkerhet prioriteres i politiske

dokumenter og lignende, men at det oppleves som at økonomien i størst grad bestemmer når det strammer seg til. For eksempel har flere fylkeskommuner hatt et økt fokus på effektivisering i prosjekter.

Oppsummert så opplever fylkeskommunene at de kan utføre sitt ansvar og oppgaver på en god måte i dag, men at det er behov for en aktør som har et overordnet ansvar i trafikksikkerhetsarbeidet. De fylkeskommunale organisasjonene er fremdeles i støpeskjeen og alle rutiner og fora er ennå ikke etablert.

#### 4.1.2. Statens vegvesens organisasjon

Som følge av oppløsningen av sams veiadministrasjon og omorganiseringen, har vegvesenet ifølge tillitsvalgte på kort tid gått fra 7 500 medarbeidere til 4 500 medarbeidere. Om lag 1 400 ansatte og deres oppgaver er flyttet til fylkeskommunene, mens om lag 1 600 ansatte har sluttet (NTB 2020). Fylkeskommunene er nå landets største veieiere og har fått tilført en veiadministrasjon, noe som innebærer betydelig kompetanse og ressurser på vei. Som veieier med egen veiadministrasjon er fylkeskommunen nå likestilt med den delen av vegvesenet som er veiadministrasjon for riksveier.

Fylkeskommunene understreker at samarbeidet med Statens vegvesen stort sett er godt etter omorganiseringen. Flere mener at årsaken til at det flyter såpass godt er gamle kontakter og nettverk. Som én poengterer, «det er jo tidligere kollegaer vi samarbeider med» (intervju 3). Det er imidlertid to hovedutfordringer som går igjen når informantene forteller om samarbeidet etter reformen: Statens vegvesens organisasjon oppleves som uoversiktlig og det er en opplevelse av Statens vegvesen som distansert i trafikksikkerhetsarbeidet på det regionale nivået. Alle viser forståelse for at omorganiseringen har vært utfordrende og at det fremdeles gjenstår arbeid og avklaringer, men mange mener likevel at vegvesenet har hatt for mye fokus innover og for lite fokus utover, de er blitt passive i trafikksikkerhetsarbeidet. En informant gir en god oppsummering av disse utfordringene: «Det er med litt sorg å registrere at vegvesenet er ganske fraværende i samarbeidet om trafikksikkerhetsarbeidet. De er fraværende i det administrative på ledelsesnivå og i den praktiske utøvende biten. Enkeltmennesker er samarbeidsvillige, men organisasjonen er fordampet i eksempelvis forholdet til kommune eller fylkeskommunen, og det er veldig synd når vegvesenet var det viktigste knutepunktet på trafikksikkerhet i hele Norge» (intervju 9).

Når fylkeskommunene beskriver Statens vegvesen i dag, er det et vegvesen som er på let i sin nye rolle. Organisasjonen oppleves som uoversiktlig, og det er vanskelig å orientere seg. Det innebærer for eksempel at det er uklart hvor den operative delen av veiansvaret ligger, hvor fagkompetansen på trafikksikkerhet som tidligere lå i Vegdirektoratet ligger, og hvilket ansvar som er igjen i Vegdirektoratet. Mange av informantene har ikke god nok oversikt over hvor i vegvesenets organisasjon fagkompetansen og sektoransvaret ligger. De forteller også at de opplever at de ansatte i vegvesenet selv ikke vet hvem som er ansvarlig for hva innenfor trafikksikkerhet og andre områder. Det er flere som stiller spørsmål ved om organiseringen i en divisjonsmodell i seg selv har skapt en større avstand. Én informant sier det slik: «Det er vanskelig å få kontakt med rette personer, finne ut hvem som arbeider på de ulike områdene og finne ut hvem som har ansvar. Det er vanskelig å få oversikt over organisasjonen. Det er en opplevelse flere har [...] Generelt opplever vi at vegvesenet ikke helt vet selv hvem som egentlig har ansvar knyttet til trafikksikkerhet. Vi opplever at fylkeskommunen, som har laget en helt ny organisasjon, nesten har kommet lenger. Vegvesenet har stoppet opp litt [...]» (intervju 10).

Opplevelsen av at Statens vegvesen har blitt passive i trafikksikkerhetsarbeidet som følge av omorganiseringen er gjennomgående. Mange trekker frem at det er et godt samarbeid på personnivå, men at det i mindre grad er et aktivt samarbeid på systemnivå. I Agder har Statens vegvesen for eksempel tidligere vært aktivt involvert i flere holdningsskapende tiltak, som det har vært samarbeid om i mange år: «I Agder har vi opplevd at vegvesenet trekker seg ut av fylkeskommunale prosjekter. Det har vært en pussig måte å opptre på når man har sektoransvar. Det oppleves som at organiseringen nå er mer «rigid», at alt skal være i samme form» (intervju 4). Samtidig stilles det spørsmål om vegvesenet har hatt et kanskje for stort behov for å definere sine områder, og på den måten lukker døra for samarbeid (intervju 3). Det kan også til dels handle om knapphet på ressurser. Særlig Vestland fylkeskommune understreker at mesteparten av ressursene på trafikksikkerhet i regionen nå er hos fylkeskommunen, og at det har vist seg at vegvesenet har svært liten kapasitet til å bistå (intervju 5).

Flere fylkeskommuner opplever at Statens vegvesen er (og har vært) flere «vegvesener» i den forstand at det er og har vært ulik praksis mellom de ulike regionene og ulike delene av Statens vegvesens organisasjon. Tidligere var det kanskje en enklere organisering å forholde seg til for den enkelte fylkeskommune, med ett Vegdirektorat og en region. I dag opplever fylkeskommunene ansvaret for trafikksikkerhet i Statens vegvesens organisasjon mer oppdelt. Samtidig er mange fylkeskommuner usikre på hvordan den interne samhandlingen mellom de ulike delene av vegvesenets organisasjon fungerer.

Fylkeskommunene trekker frem at divisjonen Trafikant og kjøretøy har vært veldig avventende når det gjelder å delta i det regionale trafikksikkerhetsarbeidet. Det handler dels om avklaringer på et overordnet nivå om hvilken rolle de skal ha i trafikksikkerhetsarbeidet, dels handler det om at man mange steder opplever at kapasiteten er knapp. Det kan derfor se ut som at Trafikant og kjøretøy foreløpig i mindre grad er involvert i trafikksikkerhetsarbeidet på regionalt nivå nå enn tidligere. Denne divisjonen har som følge av at oppgaver digitaliseres, gått gjennom en omfattende effektiviseringsprosess med omstrukturering av trafikkstasjoner.

Oppsummert så bidrar omorganiseringsprosessen til en uoversiktlig situasjon, som gjør at Statens vegvesen oppleves som passive og distanserte i trafikksikkerhetsarbeidet. Samtidig oppleves den nye organiseringen av vegvesenet som utydelig, og fylkeskommunene ønsker seg en bedre forståelse av hvordan vegvesenet mener at den nye strukturen i trafikksikkerhetsarbeidet skal være i praksis.

## 4.2. Fylkeskommunenes forventninger til sektoransvaret

Statens vegvesens sektoransvar kan deles inn i sektormyndighet og sektoransvarlig. Rollen som sektormyndighet innebærer å ivareta myndighetsoppgavene som er tillagt Statens vegvesen, mens rollen som sektoransvarlig følger av Samferdselsdepartementets instruks, samt oppgaver som er tillagt Statens vegvesen gjennom andre styrende dokumenter som for eksempel Nasjonal transportplan, statsbudsjettet og tildelingsbrev. Nedenunder vil vi oppsummere fylkeskommunenes synspunkter på hva de mener Statens vegvesens sektoransvar innebærer.

Fylkeskommunene er tydelige på at sektoransvaret innebærer at vegvesenet skal ha den faglige tyngden og opplæringsrollen i trafikksikkerhetsarbeidet, men samtidig ha et overordnet ansvar for at planer og veier holder en viss standard. Som en av informantene formulerte seg: «Vegvesenet skal være litt storebror og litt vaktbikkje» (intervju 3).

Fylkeskommunene mener at ansvaret som «storebror» i trafikksikkerhetsarbeidet innebærer at Statens vegvesen er en faglig spydspiss, en pådriver og en formidler som gir informasjon, tar initiativ og er synlig i samfunnet. Flere påpeker at trafikksikkerhetsarbeidet slik det koordineres gjennom Nasjonal tiltaksplan har fungert godt og er noe som bør fortsette. Gjennom dette arbeidet henter man kunnskap hos alle organisasjoner som har et ansvar i trafikksikkerhetsarbeidet, formidler ny kunnskap, og samarbeider som likeverdige parter. Som én informant sier det: «Gjennom dette arbeidet sørger Statens vegvesen for gode forskningsresultater og analyser, gjennom dette arbeidet sildrer det ut kunnskap til fylkeskommunene» (intervju 1). Det er en forventning om at vegvesenet skal være et kompetansesenter og spydspiss på det faglige, være i forkant med å utvikle ny kunnskap og sørge for at øvrige aktører mottar og får tilgang til kompetanse. Her trekkes det også frem at mange kommuner har blitt større og mer spesialiserte, og derfor vil ha behov for tilføring av kompetanse.

Flere fylkeskommuner legger også vekt på at det i sektoransvaret inngår en myndighetsrolle, eller en rolle som «vaktbikkje» i trafikksikkerhetsarbeidet. De mener at det innebærer et overordnet ansvar for å ivareta den totale trafikksikkerheten og sette standarder, uansett hvem som er veieier. Over halvparten av fylkeskommunene viser til at det i sektoransvaret inngår et myndighets- og tilsynsansvar i henhold til Plan- og bygningsloven, Vegloven og Vegtrafikkloven. Statens vegvesen har et overordnet ansvar for å påse at vei planlegges med en viss standard, og har myndighet til å kreve en viss standard i planer. Dette er et ansvar som ikke ligger hos de ulike veieierne.

Fylkeskommunene ønsker at vegvesenet på et overordnet nivå avklarer hvordan de formelt skal praktisere sektoransvaret. Som én informant sier det: «Vi vil oppfordre vegvesenet til å være offensiv, strategisk og klarlegge roller og myndighetsansvar. Det er viktig å være bevisst på myndighet og fag, politisk forankring, nærhet, prinsipp og gjensidighet. Vi må prøve å ivareta samarbeidet, men vi må bygge det opp på en ny måte som er tilpasset ny organisering» (intervju 6). Flere av informantene viser til at fylkeskommunene nå er likestilt med Statens vegvesen som veieier, og er opptatt av at dette reflekteres i hvordan sektoransvaret praktiseres. Statens vegvesen må behandle fylkeskommunene som en likeverdig part, vise gjensidig tillit og være ydmyk for at andre også har kompetanse. En informant kommenterer: «Vi trenger ikke et vegvesen som kan fortelle oss hvordan det skal være. Vi er kompetente parter som har masse å gi» (intervju 9).

Enkelte fylkeskommuner mener at når sektoransvaret skal avklares, kan det også klargjøres prinsipielt hvordan man skal se på vegvesenets sektoransvar versus fylkeskommunens koordineringsansvar som er definert i Vegtrafikklovens §40a. En informant påpeker: «Det kan jo gå litt i hverandre og kanskje det er behov for klargjøring» (intervju 4). Selv om fylkeskommunen har et koordineringsansvar på regionalt nivå, ligger det også et koordineringsansvar i sektoransvaret til Statens vegvesen. Dette ansvaret er både horisontalt på det nasjonale nivået, men også vertikalt på tvers av forvaltningsnivåene. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet er det fremste verktøyet i denne sammenheng. Planen er utarbeidet i samarbeid mellom representanter på øverste (nasjonalt) nivå i Statens vegvesen, politiet, Trygg Trafikk, Utdanningsdirektoratet, KS og Helsedirektoratet, men også representanter fra fylkeskommunene og kommunene er involvert. Tiltaksplanen definerer tiltak som skal gjennomføres både på nasjonalt nivå og på lavere forvaltningsnivåer i fylkeskommunene og kommunene.

Oppsummert mener fylkeskommunene at sektoransvaret for trafiksikkerhet både innebærer en rolle som storebror (sektoransvar) og en rolle som vaktbikkje (sektormyndighet). Nedenfor vil vi gå nærmere inn på tre hovedområder hvor fylkeskommunene mener at er særlig viktige i sektoransvaret: Faglig kompetansesenter, pådriver og formidler, og tilsynsansvar.

#### **4.2.1. Faglig kompetansesenter**

Når fylkeskommunene blir spurt om hva sektoransvaret innebærer, mener alle at Statens vegvesen bør ha en rolle som kompetansesenter med spisskompetanse på trafiksikkerhet. Flere er likevel inne på at fylkeskommunene (og til dels også kommunene) nå har betydelig kompetanse. Derfor bør vegvesenet også løfte frem kunnskap som utvikles i fylkeskommuner og kommuner, slik at innovasjoner som skjer i fagmiljøer lokalt kan få nasjonal spredning.

Statens vegvesen bør være den aktøren som tar et overordnet ansvar for kunnskapsutvikling rundt trafiksikkerhetstiltak og virkningen av dem. Det innebærer både å løfte frem tiltak som er testet ut i enkeltfylker, men også å ta et eget initiativ for å utvikle kunnskap både selv og gjennom FoU- og utdanningsinstitusjoner. Én informant sier: «Et av suksesskriteriene i trafiksikkerhetsarbeidet i Norge er at vi er kunnskapsbasert. Derfor må det være kunnskap på nasjonalt nivå, så vil fylkene ha særegenheter i trafiksikkerhetsarbeidet [...]» (intervju 6). En annen mener: «Vi er avhengig av det nasjonale nivået. Det gjelder kunnskap knyttet til kjøretøysutvikling, analyser i forhold til trafikantgrupper, risiko, samfunnsutvikling og demografi. Der er vi avhengig av det nasjonale nivået» (intervju 8).

Det er to hovedområder som fylkeskommunene er spesielt opptatt av at det utvikles mer kunnskap rundt: Teknologi og myke trafikanter. For eksempel kom det i 2019 en rapport om «Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet» fra et ekspertutvalg nedsatt av Samferdselsdepartementet (Ekspertutvalget 2019). Flere av informantene mener det vil være nyttig å se på hvordan ny teknologi påvirker trafikkbildet og hvorvidt det gir konsekvenser for hvordan man skal tenke trafiksikkerhet i utforming av infrastruktur. Et annet viktig område er statistikk, både knyttet til mørketall for sykkellulykker og samarbeid med helsevesenet for å bedre statistikkgrunnlaget. Rollen som kunnskapsutvikler og formidler gjør også at vegvesenet får en naturlig rolle som pådriver for kompetansehevende tiltak som kursing og å utarbeide håndbøker og veiledere som hjelpemidler for øvrige veieiere. På denne måten kan partene i trafiksikkerhetsarbeidet sette ny kunnskap ut i praksis. En informant sier det slik: «Kunnskap kommer jo til litt etter hvert, og den kunnskapen som erverves må spres slik at vi i fellesskap blir best mulig. Vi har god kunnskap, men den har kommet til ved at vi har vært på kurs, seminarer, opplæring etc. Hvis det ikke fortsetter så stagnerer vi» (intervju 9).

Oppsummert mener fylkeskommunene at Statens vegvesen skal være et kompetansesenter for trafiksikkerhet, både gjennom å ta et overordnet ansvar for kunnskapsutvikling rundt trafiksikkerhetstiltak og virkningen av dem, og være i forkant på å utvikle ny kunnskap knyttet til for eksempel konsekvenser av teknologi og nasjonale mål om mer sykling for trafiksikkerhet.

#### **4.2.2. Pådriver og formidler**

Fylkeskommunene mener at Statens vegvesen bør være aktiv som kunnskapsformidler, rådgiver og samarbeidspart i trafiksikkerhetsarbeidet, også regionalt. Mange fremhever den nasjonale tiltaksplanen som et sentralt verktøy for å styre innsatsen og koordinere aktørene. Statens

vegvesen skal ha en koordinerende rolle knyttet til hvilke aktører som er ansvarlige for hvilke typer tiltak. I tillegg skal vegvesenet sørge for at kunnskap om gode løsninger og tiltak spres.

Flere informanter mener at det er viktig med brede tilbud rettet mot fagfolkene, eksempelvis nettverk og konferanser. Men det er også viktig med tilbud som er mer spesialiserte slik at fagfolk i fylkeskommunene får faglig påfyll og mulighet til å bryne seg mot andre fagpersoner. Som en informant sier det: «Det er etterspørsel fra mange fagdisipliner om å etablere fagnettverk, nå sitter alle mer isolert. Mange fagpersoner og fagmiljø opplever nå å være isolert og alene om oppgavene i hele sin bredde (operativt, overordnet, administrativt) der vi tidligere tilhørte en stor organisasjon med støttefunksjoner og styrings- og koordineringsfunksjoner» (intervju 3). Det er viktig at vegvesenet tar et ansvar for å bidra til å bygge opp og opprettholde kunnskap i den nye organiseringen.

Fylkeskommunene mener at vegvesenet bør være synlig i samfunnsdebatten og ha en bred innfallsvinkel som kunnskapsformidler. Noen informanter nevner at vegvesenet gjerne kan ta en pedagogisk rolle ovenfor politikere. Som én sier: «Det er altfor mange misforståelser omkring trafiksikkerhet og hva som virker og ikke. Vegvesenet bør ta en tydeligere pedagogisk og opplærende rolle, ikke instruerende, også for befolkningen om hva som virker og ikke. Det kan være helt banale ting rundt tenkningen i hvordan trafikksystemet er bygd opp og fungerer» (intervju 9). En problemstilling som enkelte er inne på er at fylkeskommunen håndterer flere temaer på tvers av sektorer, hvor trafiksikkerhetshensyn kan komme i konflikt med andre hensyn. Et av dem kan være økonomi. Det kan derfor være et behov for at vegvesenet hjelper fylkeskommunene med å skape en forståelse i organisasjonen for forankringen og utgangspunktet til veinormalene og hvilken kunnskap som ligger bak de etablerte løsningene (intervju 3).

Oppsummert mener fylkeskommunene at Statens vegvesen bør være en aktiv rådgiver, koordinator og samarbeidspart i trafiksikkerhetsarbeidet både gjennom å være til stede på brede arenaer og i samfunnsdebatten, men også gjennom å organisere mer spesialiserte fagtilbud. Fylkeskommunene ønsker også at vegvesenet tar en rolle i å spre kunnskap om gode løsninger lokalt til andre fylkeskommuner og kommuner.

#### **4.2.3. Myndighetsansvar**

I håndbok V744 (2018) «Bruk av innsigelse i arealplanleggingen» står det følgende: «Som sektormyndighet for vegtransport har Statens vegvesen det generelle ansvaret for trafiksikkerhet og framkommelighet i vegtransportssystemet, og for å bidra til at dette ivaretas i planleggingen. Dette gir oss myndighet til å fremme innsigelse til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veier, gater og løsninger for gående og syklende hvor hensynene ikke er tilstrekkelig ivaretatt».

Flere av informantene mener at det ligger et tilsyns- og myndighetsansvar i sektormyndigheten som er forankret i lovverket. Flere er tydelige på at dette innebærer et ansvar for å holde oversikt, rette pekefinger og stille krav dersom det gjøres arbeid med grunnleggende feil eller for lav standard i henhold til trafiksikkerhetshensyn. Det er viktig å understreke at fylkeskommunene mener at vegvesenets rolle som sektormyndighet skal være overordnet. I det ligger det at vegvesenet ikke i for stor grad skal legge seg opp i detaljer knyttet til planlegging og drift av fylkesveier. Samtidig må det ikke være slik at vegvesenet melder seg helt ut. De skal holde et øye med trafiksikkerhetsarbeidet og se de ulike veieierne litt i kortene (intervju 5). Etter omorganiseringen har det til dels vært en usikkerhet både i Statens vegvesen og i

fylkeskommunene knyttet til hva grenseflatene for sektoransvaret skal være. Dette har gitt seg utslag i at vegvesenet i noen tilfeller beskrives som for detaljfokusert i oppfølgingen av sektoransvaret, men i andre tilfeller beskrives som fullstendig fraværende. Dette gjelder særlig på uttalelser til planer, og innebærer at vegvesenet i dag praktiserer sitt sektoransvar på ulike måter rundt om i landet (se 4.3.8.). Dette blir vanskelig og uforutsigbart å forholde seg til for veieierne.

Flere fylkeskommuner påpeker at Statens vegvesen som sektormyndighet kun må tenke på sektoren og har en annen myndighet til å stille krav sammenlignet med fylkeskommunen som veieier. En sier: «Vegvesenet skal ha et overblikk og falkeblikk på trafiksikkerhet, dersom en kommune foreslår å anlegge en skole på et sted som ikke er gunstig trafiksikker skolevei, da bør vegvesenet rette pekefinger» (intervju 9). En annen informant forteller: «Vi føler at vi er kompetente til å ta de nødvendige beslutningene på trafiksikkerhet i egen organisasjon. Det som kunne vært nødvendig er at vi har en slags høyesterett eller overordnet styringsorgan som kan gripe inn dersom det oppstår tvist/uenighet om et konkrete tilfeller. Det hender at det er faglige motsetninger» (intervju 5).

Flere fylkeskommuner understreker likevel at praktiseringen av myndighetsansvaret hovedsakelig bør gjøres gjennom dialog, deltagelse og samarbeid, og ikke ved å skrive brev eller fortelle hvordan det skal være. For eksempel er noen informanter opptatt av at sektoransvaret ikke bør brukes til å «slå i bordet med» (intervju 4) eller som «maktmiddel» for å holde andre ansvarlige på avstand (intervju 8). En annen informant mener at det er vanskelig å forstå at det skal ligge en innsigelsesmyndighet i sektoransvaret: «Vegvesenet har ansvar for riksveinet. Da er jeg spørrende – betyr det at man kan overstyre for eksempel fylkeskommunen og si at vi bruker sektoransvaret til å bestemme her? Den rimer ikke for meg. Da må det virkelig skrives ut hvordan det kan forstås. Jeg tenker at det er feil. Fylkeskommunen skal fullt og helt ha ansvar for egne veier. Det er ikke noen beslutning om at vegvesenet skal ha en rolle som kontrollør for fylkeskommunenes arbeid» (intervju 1).

Oppsummert mener flere av fylkeskommunene at det ligger et myndighetsansvar i sektoransvaret som er forankret i lovverket. Det innebærer et ansvar for å påse at planleggingen av veisystemet holder en viss standard knyttet til trafiksikkerhetshensyn. Det er imidlertid ulike synspunkter blant fylkeskommunene på hvordan og hvor sterkt Statens vegvesen bør praktisere dette myndighetsansvaret. En del mener at dette ansvaret med fordel kan forvaltes gjennom deltagelse og dialog med veieierne. Det er viktig at Statens vegvesen avklarer hvordan myndighet og sektoransvar skal praktiseres, slik at praksisen på dette området blir mer ensartet.

### **4.3. Forventninger til Statens vegvesens rolle og ansvar**

Regionreformen har gitt en tydelig deling av veiadministrasjon og ansvar på riksvei og fylkesvei. Det gjør at aktørene må finne nye måter å samarbeide på. Nedenfor vil vi gå gjennom hvordan fylkeskommunene ser på Statens vegvesens rolle og ansvar i den nye organiseringen knyttet til ulike ansvarsområder: Ulykkesstatistikk, dybdeanalyser av ulykker, spesielle innsatsområder, fagnettverk, TS-revisorene, nasjonale planer og veiledere, og plansaker.

Generelt er fylkeskommunene samstemte om at Statens vegvesen bør ha en sentral rolle og et hovedansvar for disse områdene som en del av sektoransvaret, men de ønsker i større grad å være involvert sammenlignet med tidligere. Fylkeskommunenes synspunkter knyttet til de ulike



ansvarsområdene vil utdypes nedenfor. Først vil vi gå gjennom deres synspunkter knyttet til overordnet samarbeid og kontakt.

#### 4.3.1. Overordnet samarbeid og kontakt

Hovedkontaktpunktet mellom fylkeskommunen og Statens vegvesen i trafiksikkerhetsarbeidet i dag skjer hovedsakelig gjennom FTU (eller lignende fora). Det er viktig med gode kontaktpunkter mellom organisasjonene og det kan være et behov for å gå gjennom hvilke samarbeidsarenaer som finnes i dag og hva behovet er i de ulike fylkeskommunene. En informant forteller: «Vi ønsker at alle divisjonene i Statens vegvesen skal være tilgjengelig for oss, men vi kan jo ikke ha alle tilleggsfunksjoner inn i FTU. Nå som vegvesenet er organisert i divisjoner, må rutiner og samarbeid gås opp på nytt» (intervju 6).

Fylkeskommunene forteller om at den generelle holdningen til samarbeid mellom vegvesenet og fylkeskommunen har gått fra at man har ønsket størst mulig grad av separasjon mellom oppgavene, til at man nå ønsker å samarbeide der det er hensiktsmessig: «Vi samarbeider med vegvesenet på drift, men vegvesenet har tidligere vært tydelige på at når kontrakten avsluttes, så er det ikke noe mer samarbeid. Nå har nok pendelen gått fra et 'kirurgisk snitt' til at man prøver å finne pragmatiske løsninger. Staten har kommunisert at det er viktig å samarbeide dersom det er hensiktsmessig, og fylkeskommunen tenker på samme måte» (intervju 10). En annen påpeker: «Fylkeskommunen og vegvesenet er der for de samme innbyggerne. Det har vært en turbulent periode med omorganiseringer, men vi må samarbeide for å få det til best mulig. Hva kan vi få til sammen? Som system og organisasjoner må vi ha den målsettingen» (intervju 4).

FTU er et overordnet nettverk, og noen fylkeskommuner savner en bredere kontakt og samarbeid med vegvesenet. Enkelte mener at man nå flyter på tidligere etablerte og uformelle kontakter, men at det vil være viktig å gjøre avklaringer for å få på plass mer formaliserte systemer for samarbeid på sikt: «Man kjenner hverandre jo godt fra før, så derfor går det såpass greit som det gjør. Det gjør også at vi kan gjøre gode avklaringer nå, vi har en tillit til hverandre i bunn som er viktig for å finne gode løsninger. Dette har vi nok et års tid til før vi begynner å sige fra hverandre. Over tid vil ikke tilliten vedvare på samme måte, da kommer det nye koster til, og da må vi ha gode systemer på plass» (intervju 10). Noen fylkeskommuner ser et behov for et fora hvor regional ledelse i vegvesenet møter ledelsen i fylkeskommunen. Det bør være et systemisert fora hvor man kan bringe saker til torgs: «Det er et spenn fra det vi har til noe mer systematisering. Vi har for eksempel noen saker som vi er opptatt av og som vi opplever stopper hos vegvesenet, og det er sikkert også motsatt. Det vil være viktig med et fora hvor vi snakker overordnet om samarbeid» (intervju 10). En annen forteller om formaliserte regionale nettverk slik det var før reformen, for eksempel nullvisjonsforum i region sør: «Det er viktig med formaliserte nettverk, nullvisjonsforum etc. slik at vi vet hvem vi kan spille på» (intervju 3).

Nasjonale kampanjer er et område flere fylkeskommuner nevner som en oppgave de i større grad ønsker å inviteres med inn i, og hvor det bør være et samarbeid mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen. Noen fylkeskommuner forteller om tidligere erfaringer med samarbeid om nasjonale og lokale kampanjer. Her kan det være aktuelt med samarbeid og samhandling med Trafikant og kjøretøy, men så langt opplever mange den delen av organisasjonen som svært knapp på ressurser og dermed vanskelig å involvere i det regionale trafiksikkerhetsarbeidet. En sier det slik: «Det bør være formelle samarbeidsarenaer knyttet til den nasjonale kampanjevirkomheten, samtidig er det viktig å ikke blande for mange budskap» (intervju 2). Det er et sterkt ønske hos

mange å få være med når nasjonale kampanjer skal ut til befolkningen eller å ha mulighet til å sette opp skilt på fylkesveiene. En spør: «Hva er muligheten for å forsterke nasjonale kampanjer, og kan kostnader for dette ligge hos vegvesenet uavhengig av veitype?» (intervju 6). Enkelte nevner at det har vært utfordringer knyttet til samarbeid om, og bruk av nasjonale «kampanje»-skilt på fylkesvei, som for eksempel «Del veien»-skilt. Noen forteller om «Del veien»-skilt som det har vært vanskelig å få tak i fra vegvesenet, og som har vært ønsket både på fylkeskommunale og kommunale veier (intervju 2, 6).

Oppsummert ønsker fylkeskommunene å samarbeide med vegvesenet om oppgaver dersom det er hensiktsmessig. Samtidig opplever flere et behov for mer formaliserte nettverk og systemer for samarbeid på sikt. Det er også et ønske om å samarbeide eller bli involvert i arbeidet med nasjonale kampanjer.

#### **4.3.2. Ulykkesstatistikk**

Ulykkesstatistikk på dagens veinett tilbake til 1990 finnes i Statens vegvesens statistikkgenerator TRINE. I tillegg legges også alle trafikkulykker inn i Vegkart. Samtidig har Statistisk sentralbyrå tall på trafikkulykker, men disse tallene er ikke like detaljerte. Data fra dybdeanalyser av dødsulykker ligger i ulykkesregisteret TRULS. Det er enighet om at registrering av ulykkesstatistikk er en oppgave som bør ligge på nasjonalt nivå. Fylkeskommunene mener at de etter regionreformen selv har et hovedansvar for å utarbeide ulykkesstatistikk og tallgrunnlag for trafikkulykker i sitt fylke, basert på dataene som finnes i disse registrene.

Tidligere har Statens vegvesen gjennom sams veiadministrasjon i større grad hatt et ansvar for å utarbeide grunnlagsstatistikk til fylkeskommunene og kommunene. Selv om fylkeskommunene er enige om at de selv har et hovedansvar for å utarbeide grunnlagsstatistikk for eget fylke, så ønsker likevel flere informanter at Statens vegvesen gjennom sektoransvaret bidrar til et godt statistikk- og kunnskapsgrunnlag. Delvis handler dette om at vegvesenet har innsikt i dybdeanalysene av ulykker og dermed sitter på flere detaljer (se neste del 4.3.3.), men delvis handler det også om behovet for en aktør som utarbeider et nasjonalt kunnskapsgrunnlag basert på de samme prinsippene, og som har spisskompetanse til å gå mer detaljert inn i spesielle områder, for eksempel sykkelulykker. Enkelte fylkeskommuner forteller at de ikke nødvendigvis vil prioritere å bruke mye tid på denne type arbeid, mens andre i større grad har bygd opp egne enheter på statistikk og forteller at de ønsker å bygge opp kompetanse i egen organisasjon på dette området. En fylkeskommuner mener at de vil supplere med å kjøpe analyser dersom det er behov for det.

Noen fylkeskommuner fremhever kommunene som en større utfordring. Enkelte informanter påpeker at fylkeskommunen som veieier ikke nødvendigvis har kapasitet til å hjelpe kommunene med statistikkgrunnlag, noe som kan gjøre at kvaliteten på trafikkikkerhetsplanene blir dårligere. Én mener: «Hvis man først skal ta et sektoransvar, så tenker jeg at det er viktig å allmenngjøre kunnskapen litt og publisere den på flere plattformer [...] Slik jeg kjenner kommunene har de ikke ressurser til å ta ut all den statistikken og gjøre analyser, det sitter kanskje én person med et overordnet ansvar, men som ikke har kapasitet til det» (intervju 2).

Flere fylkeskommuner nevner at de foreløpig ikke har tilgang til TRULS (dataregister for dybdeanalyser av dødsulykker), men at de regner med å få det på sikt. Det arbeides med å gi fylkeskommunene tilgang til en publikumsversjon av TRULS. Enkelte informanter mener at det er et tegn på manglende tillit fra vegvesenets side at fylkeskommunene ikke får tilgangene, og at det

ikke er godt nok begrunnet. Flere fylkeskommuner opplever at en sentral begrunnelse fra Statens vegvesens side har vært personvern hensyn og sensitive opplysninger. Informantene viser til at medarbeidere i fylkeskommunen har samme taushetsplikt som medarbeiderne i vegvesenet. En sier det slik: «Det er en uforståelig vektlegging av personvern i diskusjonen om hvilke tilganger fylkeskommunen skal få, for medarbeiderne i fylkeskommunen har jo samme taushetsplikt som medarbeiderne i vegvesenet» (intervju 10).

Når det gjelder tilgang til TRULS så er dette vektlagt noe ulikt fra fylkeskommunene i forhold til hva slags kompetanse de har og ønsker å bygge opp i organisasjonen. Mange ønsker å ha tilgang for å kunne gå dypere inn i ulykkene. Noen mener at tilganger ikke er noe stort problem, men at det da er viktig at vegvesenet kan bistå med å hente ut et mer detaljert kunnskapsgrunnlag dersom de har behov for det. En informant sier: «Så lenge vegvesenet har folk som jobber med å hente ut data i disse registrene, så bør de også kunne lage rapportene med detaljene. Det å ta ut data fra TRULS krever at man gjør det ganske mye og så lenge vegvesenet har folk så synes jeg at de kunne tilby det» (intervju 7).

Fylkeskommunene opplever ikke nødvendigvis at vegvesenet har være på tilbudssiden når det gjelder å bistå fylkeskommunene med statistikkgrunnlag etter omorganiseringen. Det handler kanskje i stor grad om ressurser, men det er også behov for en ansvarsavklaring knyttet til hvorvidt fylkeskommunene skal ha tilgang til TRULS, og i hvilken grad vegvesenet gjennom sektoransvaret skal bistå fylkeskommunene med kunnskapsgrunnlag fra statistikk og ulykkesanalyser. Én forteller: «Når vi for eksempel skal ha presentasjon i FTU, er vi avhengig av dialog og godvilje fra tidligere kollegaer i vegvesenet. Det er viktig at vi har tilgang på informasjon og kjenner til det som er relevant for oss som veieier» (intervju 5).

Oppsummert er fylkeskommunene rustet for å utarbeide grunnlagsstatistikk til eget bruk, men ønsker at Statens vegvesen tar et ansvar for å utarbeide et nasjonalt kunnskapsgrunnlag. Enkelte mener også det kan være behov for å i større grad allmenngjøre statistikkgrunnlaget og publisere den på flere plattformer. De fleste fylkeskommuner ønsker tilgang til TRULS, fordi det ligger informasjon her som kan være viktig for dem som veieier.

### **4.3.3. Dybdeanalyser av ulykker**

Frem til 2019 hadde Statens vegvesen en ulykkesanalysegruppe (UAG) i hver region. Fra 1 januar 2019 ble det opprettet en nasjonal ulykkesanalysegruppe som analyserer alle dødsulykker i veitrafikken i Norge. Med bakgrunn i analysene utarbeides det årsrapporter som oppsummerer de viktigste funnene. Dybdeanalyser av ulykker er et område flere fylkeskommuner i større grad har ønsket å bli involvert i og få informasjon om når ulykken skjer på fylkesvei.

Informantene mener i stort at de ikke får tilgang på den nødvendige informasjonen og kunnskapen som utarbeides gjennom dybdeanalysene av ulykker, og at prosessene har vært unødvendig lukket. De ønsker automatikk i å få sentral informasjon som veieier, og (minst) få mulighet til å delta som observatør i enkelte analyser dersom det er behov for det. Samtidig mener mange fylkeskommuner at de som veieier har kunnskap om veien og forholdene rundt, som kan være viktig i de analysene som gjøres. I dag har mange fylkeskommuner en sterk opplevelse av å bli «lukket ute» fra prosessene eller at de må «mase seg til» å bli involvert.

Det har ikke vært noen automatikk i at fylkeskommunene får melding fra Statens vegvesen når det har skjedd en alvorlig ulykke på fylkesvei. Veitrafikksentralen sender i dag ut melding, men den

meldingen har ingen informasjon om behov for tiltak på vei etter ulykken. Tidligere sendte vegvesenet ut en MOD (melding om dødsulykke) for å informere om hvilke tiltak veieier straks bør gjøre m.m. etter en ulykke. Det er særlig informasjon om oppfølging av tiltak på eget veinett i ettertid som opptar mange av informantene, og at skal være en automatikk i at den informasjonen kommer veieier i hende relativt raskt etter ulykken. Én forteller at fylkeskommunen måtte henvende seg flere ganger til vegvesenet for å få 24-timers-rapporten etter alvorlige ulykker/dødsulykker, og fikk tilsendt dette først flere måneder senere (intervju 2).

Det er noe ulike meninger blant informantene rundt hvor tungt fylkeskommunene skal være involvert i dybdeanalysene av ulykker. Fylkeskommunene er enige om at det er vegvesenet som skal ha den ledende rollen i arbeidet og besitte den spesialiserte kompetansen på dybdeanalyser. Flertallet av informantene mener at prosessene knyttet til analysene i dag er for lukket, og at fylkeskommunen bør få en god rapportering om funnene fra analysen i etterkant, for eksempel gjennom å bli invitert til et møte. Det innebærer også tilbakemeldinger på hvilke tiltak som bør gjøres på lengre sikt og strategiske vurderinger rundt dette. I dag må fylkeskommunene be om innsyn dersom de skal få tilgang til ulykkesrapportene. Som én sier: «Vi kunne tenkt oss å være med når analysene skal gjøres i etterkant av registreringene på ulykkessted. Det er ikke noen vits i at det går doble folk ute på registreringer, det er viktig at en proff organisasjon med spisskompetanse tar seg av det, og det er forventet at vegvesenet tar ansvar her. Men fylkeskommunen vil gjerne inviteres med på møter og på befaringer i etterkant av en ulykke» (intervju 4). Som veieier er det viktig å få en forståelse rundt prioriteringer av tiltak etter en ulykke, og få eierskap til den kunnskapen som etableres og erfaringene som gjøres (Intervju 3, 4). Det kan også være læring i å få delta i slike analyser for å få erfaringer og kunnskap. En informant sier: «Vi har så vidt fått foten innenfor til å være med på en ulykkesanalyse. Vi er ikke (og ønsker ikke) å være direkte involvert i analysene, men vi hadde en dødsulykke for ikke så lenge siden, og da ønsket vi å være med for å høste erfaringer og kunnskap» (intervju 9). Samtidig mener flere at Statens vegvesen kan dra nytte av fylkeskommunenes veifaglige kompetanse inn i analysene.

Oppsummert er fylkeskommunene enige om at Statens vegvesen skal ha den ledende rollen i arbeidet med dybdeanalyser av dødsulykker. Fylkeskommunen ønsker at det etableres rutiner for at veieier inviteres på et møte i etterkant hvor de informeres om funnene fra analysene, og hvor det gis strategiske vurderinger rundt hvilke tiltak som veieier bør vurdere. Det er også ønskelig med en melding fra Statens vegvesen dersom det bør gjøres strakstiltak i etterkant av en ulykke. Enkelte fylkeskommuner ønsker at prosessene åpnes mer opp og at det bør gis anledning for dem til å delta i dybdeanalyser dersom de mener det er behov for det for å bygge kunnskap.

#### **4.3.4. Spesielle innsatsområder**

Fylkeskommunene er enige om at Statens vegvesen som sektormyndighet bør ta et særlig ansvar for spesielle innsatsområder, hvor det kanskje i større grad er behov for spisskompetanse. Slike spesielle områder har gjerne et større behov for gjennomganger i regelverk, bruk og trafikanterrettede tiltak, og fylkeskommunene har ulike behov og utfordringer. Sykkelulykker og statistikk er nevnt tidligere som ett område som bør løftes nasjonalt. Troms og Finnmark utpeker seg som et fylke med særlige behov knyttet til ATV og snøscootere. I hele landet er MC er et spesielt innsatsområde som vil omtales nærmere nedenfor.

MC er et av de spesielle innsatsområdene som Statens vegvesen har hatt et særskilt fokus på i trafikksikkerhetsarbeidet. Det er laget en nasjonal strategi og handlingsplan for motorsykkel og moped 2018-2021 (Statens vegvesen 2018b). I denne strategien står det følgende (s. 10):

*«Statens vegvesen har et særskilt ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. [...] NMCU arbeider aktivt for å bedre trafikksikkerheten for motorsykkel, og har inngått en samarbeidsavtale med Statens vegvesen. [...] En del av det nasjonale MC-sikkerhetsarbeidet er kanalisert gjennom det nasjonale MC-rådet, der bransjen, NMCU, Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Nord Universitet og politiet har representanter. Det er også egne MC-forum i de fleste fylkene. MC-forum er et rådgivende organ for veimyndighetene i fylket. Mange av tiltakene som besluttes på nasjonalt nivå, kan operasjonaliseres gjennom de fylkesvise MC-foraene. Gode eksempler er underskinner på rekkverk og TS-dager for motorsyklister».*

Statens vegvesen sendte før sommeren 2020 et brev til fylkeskommunene hvor de oppfordret dem til å overta ansvaret for drift av de fylkesvise MC-forumene, på bakgrunn av regionreformen. Statens vegvesen skal fortsatt delta i dette arbeidet. Agder, Innlandet, Møre og Romsdal og Trøndelag fylkeskommuner har tatt ansvar for denne nye oppgaven og etablert fylkesvise MC-forum. Informantene opplever dette som uproblematisk, men hadde ikke nødvendigvis noe sterkt eierskap til området. De forteller at det fremdeles er uklart hvordan Trafikant og Kjøretøy vil bidra i MC-forum. I enkelte fylkeskommuner er de representert, mens i andre er det fremdeles enten uklart hvorvidt Trafikant og Kjøretøy kan delta, eller det er gitt tilbakemelding om at det ikke er en prioritert oppgave.

Viken, Rogaland, Nordland, Vestland, Vestfold og Telemark, og Finnmark og Troms har uttrykt et ønske om at Statens vegvesen fortsatt tar et hovedansvar for MC som innsatsområde, og dermed også MC-forum. Flere fylkeskommuner mener at det ikke er selvsagt at dette området skal ligge til fylkeskommunen som veieier, og etterlyser en mer strategisk tenkning rundt dette. Flere mener at det er klokt å legge ansvaret for MC-forum på nasjonalt nivå, som har spisskompetanse på MC og samtidig et ansvar for føreropplæring. Nettopp dette er et sentralt element for mange, da konsekvensene av dårlige ferdigheter er større hos MC-førere enn hos bilførere, og dette bør vektlegges. Noen nevner også samarbeidsavtalen som ligger til grunn for etableringen av MC-forum. Denne avtalen har en forankring i planverket og er inngått mellom NMCU (som er en interesseorganisasjon) og Statens vegvesen. For enkelte fylkeskommuner handler det også om ressurser, personer og kunnskap. En informant forteller at det er tilfeller hvor det sitter en ildsjel i vegvesenet mens fylkeskommunen ikke har dedikerte personer med interesse for og erfaring med MC. Det var ingen bred prosess i forkant av vurderingen knyttet til overføring av ansvaret for MC-forum. En påpeker at da vegvesenet sendte forespørselen om fylkeskommunen ønsket å ta over MC-forum, var det ikke noen prosess hvor MC-forumene ble hørt eller fikk komme med innspill. Temaet var diskutert blant medlemmene i MC-forum lokalt (vegvesenet, NMCU, fylkeskommune og politi), hvor konklusjonen ble at man ikke ønsket en overføring av ansvaret til fylkeskommunen (intervju 3).

Oppsummert er det bred enighet om at både vegvesenet og fylkeskommunene fortsatt skal bidra inn i de fylkesvise MC-forum gjennom sine ansvarsområder, uansett hvem som tar hovedansvaret. Selv om en del fylkeskommuner ønsker at vegvesenet fortsatt tar hovedansvaret for MC-forum, så betyr det ikke at de ikke skal bidra med veikompetansen på fylkesvei. Det handler mer om strategiske og prinsipielle vurderinger, og illustrerer at vegvesenet gjennom sektoransvaret har et rom for å ta en ledende rolle på spesielle innsatsområder.

### 4.3.5. Fagnettverk

Fylkeskommunene mener at Statens vegvesen, som kompetansesenter for trafikksikkerhet, bør ta en aktiv rolle i å etablere fagnettverk, seminarer og kurs for å formidle kunnskap og løsninger. Flere informanter forteller at Samferdselssjefskollegiet har drøftet behovet for faglige nettverk på tvers av fylkeskommunene, og at det er et generelt ønske å etablere flere nettverk på tvers. For mange fylkeskommuner er det imidlertid viktig at dette ikke bare blir «debattklubber» uten reell nytte, men at det bidrar til å utvikle kompetanse. Mange ønsker seg også at det lages korte foredragsserier for eksempel på nett med spesialiserte temaer innenfor trafikksikkerhet, og at det kan tilbys kompetansehevende kurs. Noen fylkeskommuner påpeker at fagmiljøene er blitt betydelig mindre enn de var tidligere og at det på noen områder er et stort behov for et større nettverk mellom fagansvarlige.

Fylkeskommunene har gjennom intervjuene ikke påpekt noen spesielle områder hvor man ønsker egne fylkeskommunale nettverk. Enkelte informanter påpeker likevel at det antagelig er noen områder hvor man vil etablere egne fylkeskommunale nettverk, og andre områder hvor det vil være viktig å etablere et bredere nettverk på tvers av forvaltningsnivå og grenser. Samtidig kan også telefoner og samarbeid over fylkesgrensa til nærmeste nabofylke være nyttig. En sier det slik: «Vegvesenet kan ta ledelsen på en del av disse [faglige fora], særlig på områder hvor sektoransvaret slår tyngst inn, men på andre områder så må vi fordele ansvaret mellom fylkeskommunene» (intervju 10). Flere etterlyser nettverk eller samlinger med mer spesialiserte tema. Som en sier det: «Det bør ikke være for mye store fora og møteplasser, men vi kunne nok hatt ønske om at vegvesenet gjennomførte flere spesialiserte kurs innenfor smalere tema på trafikksikkerhet. [...] Nå kjøpes slike kurs av private leverandører. Hvis det kunne arrangeres spesialiserte kompetansehevende kurs, ville det vært interessant» (intervju 2).

Hvem som skal ta ansvar for hvilke fora er en del av en større diskusjon. Samferdselssjefskollegiet kan være en viktig part for vegvesenet å diskutere fagnettverk og hvilken rolle vegvesenet skal ha. Enkelte informanter mener at fylkeskommunen selv bør ha et ansvar for å etablere noen egne fora, for eksempel knyttet til fravik fra håndbøkene hvor det kan være behov for et faglig forum for å diskutere avveininger. Hvordan man får til «mer vei for pengene» er en annen problemstilling hvor man kunne samsnakke med de andre fylkeskommunene. Flere informanter mener likevel at det i mange tilfeller kan det være viktig at en aktør har et hovedansvar for nettverksbygging over tid, og der kan vegvesenet spille en rolle. En informant påpeker at vegvesenet frem til nå har vært passive når det gjelder å ta en rolle i å bygge opp samhandling og nettverk innenfor trafikksikkerhetsarbeidet: «Men er staten interessert i den koordinerende rollen de er tildelt? Når noe ikke fungerer så blir det etablert kompensierende ordninger. Vil vegvesenet være en del av det? Vi håper jo at vegvesenet tar den ballen. De bør ha et storebroransvar som koordinerer trafikksikkerhet slik som Vegdirektoratet gjorde ovenfor regionene tidligere. Det innebærer å organisere seminarer, kurs, kompetanseheving etc.» (intervju 9).

Fylkeskommunene bringer inn noe ulike synspunkter på hvordan det fylkeskommunale nasjonale nettverket for trafikksikkerhet bør være, og hvem som bør inviteres inn. Utgangspunktet for nettverket var å få et møtepunkt for FTU-koordinatorene i de ulike fylkeskommunene, og ble drøftet som et tiltak i forbindelse med arbeidet med Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet. Det er Viken fylkeskommune som har tatt ansvar for nettverket, og det ønsker de å fortsette med (intervju 1). De fleste mener at det er viktig at Statens vegvesen også har en sentral rolle i nettverket, noe som skaper en god kanal inn i arbeidet med Nasjonal tiltaksplan. Andre lurer på

hvorvidt det også bør delta folk fra veiteknisk i fylkeskommunen dersom det er et mål å tenke helhetlig rundt fysiske og holdningsskapende trafikksikkerhetstiltak: «Det er likevel en verdi i seg selv med noe eget fylkeskommunalt, blant annet fordi vi har vår portefølje av tiltak i den nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet og trenger et felles fora for diskusjoner. Men det er viktig at vegvesenet inviteres til innlegg etc. Vi selv må tenke hvordan fylkeskommunene skal være representert i dette når vi nå har et mye større TS-miljø i organisasjonen» (intervju 5).

Oppsummert så mener fylkeskommunene at det er et rom for at vegvesenet tar en rolle i å etablere faglige nettverk på tvers av fylkeskommunene. Det kan likevel være at fylkeskommunene selv oppretter egne fora på noen temaer som er av særlig fylkeskommunal interesse. Samferdselssjefskollegiet har diskutert dette, og kan være en viktig samarbeidspartner for å avklare ansvar og roller knyttet til etablering av nettverk.

#### 4.3.6. TS-revisorene

Fylkeskommunene mener at TS-revisorene er et spesielt felt hvor man hadde gode systemer for opplæring og faglig påfyll i det tidligere vegvesenet. Flere informanter mener at opplæringen og fagsamlingene i den nye organiseringen bør fortsette som tidligere, og at vegvesenet bør ha kompetansedelingsfunksjonen. En sier det slik: «Når det gjelder TS-revisorene så bør opplæringen være den samme i hele landet, og inngå i sektoransvaret. Det bør være et nasjonalt nettverk. Hvis man ikke opprettholder kompetansen i fylkene, vil det gå utover trafikksikkerheten» (intervju 10). En annen mener: «Det er veldig viktig at TS-revisorene har en nasjonal standard. Det er et suksesskriterium, og viktig at det beholdes på nasjonalt nivå» (intervju 5).

Flere mener at TS-revisjoner er et område som med fordel kunne utvikles i ny organisering. Det er et område hvor man i større grad kunne samhandlet for å utnytte ressurser og kompetanse best mulig. TS-revisjoner skal være uavhengige og helst ikke være knyttet for tett opp mot spesifikke prosjekter. Samtidig opplever mange fylkeskommuner at man delvis har for få TS-revisorer. En fylkeskommune foreslår å etablere et nasjonalt register hvor folk med TS-revisor-kompetanse ble registrert: «Det burde vært en base med TS-revisorer, slik at man kan bestille folk til en jobb dersom det trengs» (intervju 5). En annen sier det slik: «TS-revisjoner er etterspurt. Hva klarer vi å løse internt, og hva må vi kjøpe inn? Kanskje kunne det vært nyttig med et samarbeid over fylkesgrensene» (intervju 3). Én sier: «TS-revisjon er jo noe man gjør i tillegg, og vi vil gjerne ha flere å spille på. Man må gjennomføre en del revisjoner for å være «up to date» på den siste kunnskapen. TS-revisjon er også noe man kan kjøpe. Det er en kompetanse vi bør sitte på selv, men kanskje vi kan supplere på den måten» (intervju 10).

En problemstilling som tas opp er samordning og enighet rundt risikovurderinger knyttet til TS-revisjoner. Det er viktig at dette ikke blir mer ulikt over tid nå som veiadministrasjonen er delt mellom staten og fylkeskommunen. En sier det slik: «Det må utvikles en form for praksis slik at vurderingene blir mer like. Det har jo hele tida vært en utfordring» (intervju 7). Andre foreslår at for å utvikle kompetanse så kunne vegvesenet i tillegg til å tilby læring og kurs, være aktiv med å dele erfaringer gjennom samarbeid og ved å delta i felles fora. Et forslag i den forbindelse kan være å gjennomføre TS-inspeksjon eller revisjon sammen, som en måte å dele kunnskap på. Fylkeskommunen kunne for eksempel tatt en revisjon på statlig vei og vegvesenet kunne tatt en revisjon på fylkesvei, slik at man sikrer at man ligger på samme nivå i TS-revisjonene.

Oppsummert så ønsker fylkeskommunene at Statens vegvesen ivaretar et ansvar for faglig utvikling og opplæring av TS-revisorene. Flere påpeker at man bør etablere ordninger slik at man sikrer at vurderingene blir mest mulig like, for eksempel gjennom samarbeid eller å gjøre TS-revisjoner sammen med andre.

#### 4.3.7. Nasjonale planer og veiledere

Når det gjelder nasjonale planer og veiledere så er fylkeskommunene samstemte om at Statens vegvesen bør ha en sentral rolle og ta et ledende ansvar. Likevel har de et sterkt ønske om å være mer involvert enn tidligere, fordi fylkeskommunene i sine nye roller har en tyngre kompetanse på eget veinett som de mener bør utnyttes. En informant sier: «Det at man skal ha en nasjonal institusjon som ikke benytter seg av den kompetansen [som fylkeskommunene har] er ikke hensiktsmessig. Man er kompetent og forvalter en stor veilengde og berører masse folk. Det vil tilføre noe. Rollen som staten tar, bør være ydmyk for at andre har kompetanse. Vi ønsker å være med *ordentlig*» (intervju 9).

Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet er et arbeid som mange av informantene trekker frem som det viktigste førende dokumentet i trafiksikkerhetsarbeidet. Flere er inne på at dette bør videreføres i samme form som har vært gjort tidligere, og at fylkeskommunene allerede (delvis) er blitt invitert inn i dette arbeidet. Det er viktig med en aktør som overordnet følger med på utviklingen nasjonalt og etablerer ansvarsforhold og innsatsområder. I denne planen samordnes også aktørene nasjonalt, og denne koordineringsfunksjonen vil være en av kjerneoppgavene til vegvesenet i trafiksikkerhetsarbeidet fremover. En informant sier: «Jobben som er gjort sentralt fra vegvesenet med nasjonal tiltaksplan fungerer bra og vi har tillit til Vegdirektoratet forvalter sitt mandat på en god måte. Vi har ofte brukt den nasjonale tiltaksplanen som mal» (intervju 8).

Når det gjelder nasjonale krav i veinormaler, så ønsker fylkeskommunene i større grad i være med å utarbeide dem. Flere nevner utfordringer knyttet til de nye kravene i veinormalene for tunneller og rekkverk. Kravene blir enten så kostbare at man kun får til punktvis utbedringer eller ikke har mulighet til å gjennomføre dem. Flere synes det heller ikke er hensiktsmessig å oppgradere med slike standarder på et lavtrafikkert veinett. En informant sier det slik: «Fylkeskommunen må antagelig ta et mye større ansvar for å bygge opp egne veinormaler for det lavtrafikkerte veinettet. Et eksempel er den nye veinormalen for rekkverk – det blir helt hinsides å bruke den på lavtrafikkerte fylkesveier. I tilfeller der Statens vegvesen tar ansvar for å lage håndbøker for hele veinettet og ikke bare sitt eget, må det også legges inn ressurser for å lage det godt nok også for det lavtrafikkerte veinettet [...] for å gjøre det anvendelig både økonomisk og trafiksikkerhetsmessig» (intervju 6).

Alle fylkeskommunene er inne på økonomiske hensyn når det gjelder nasjonale krav og veiledere. Mange forteller at de kunne ønske seg at økonomiske hensyn i større grad var vektlagt i dette arbeidet, fordi de anbefalte løsningene ofte ikke er gjennomførbare på fylkesvei. Enkelte informanter er også bekymret for at forskjellen mellom riksvei og fylkesvei vil gjøre at vegvesenet etter hvert i mindre grad vil ha kjennskap til de utfordringene som finnes på fylkesvei. Det vil derfor være nødvendig å involvere fylkeskommunene slik at det utarbeides lovverk og veiledere som også fungerer på de mer lavtrafikkerte fylkesveinettene: «Vi bør være med, fordi vi har helt andre typer veier enn vegvesenet. Hovedfokuset til vegvesenet på de høytrafikkerte veiene blir forsterket, mens vårt fokus på lavtrafikkerte veier blir forsterket» (intervju 10). En annen sier det slik: «For fylkesveier med lav ÅDT må vi bygge annerledes. Men her kommer vi inn på et



kjernespørsmål: Hva er for lite trafiksikkerhet og hva er altfor mye? Vi må finne en balanse» (intervju 5).

Fylkeskommunene selv ser også utfordringer med at de ikke er én part, men 11 fylker med ulike behov og preferanser, som kanskje uansett vil gi egne høringsuttalelser knyttet til krav og veiledere. Enkelte forteller at Samferdselssjefskollegiet for tiden drøfter hvordan fylkeskommunene best mulig kan dras inn i arbeid med veiledere og håndbøker. Samtidig kan det tenkes at enkelte fylkeskommuner vil utarbeide egne standarder for eksempel knyttet til vinterdrift. En sier det slik: «Fylkeskommunen kommer nok også til å lage egne standarder på en del områder, for eksempel drift. Kanskje brøyter vi mindre om natta. Vi vil nok se litt begge deler. På noen områder vil vi påvirke håndbøkene, men på andre områder vil vi ha egne standarder» (intervju 10). En annen mener likevel at det i praksis vil være vanskelig for fylkeskommunene å definere egne standarder selv om de står fritt til det: «Fylkeskommunen står fritt til å definere egen standard, men det blir et feil bilde. Vegvesenet [...] har så mye kompetanse at det er umulig for fylkeskommunen å vurdere nye standarder. Det er viktig med nasjonale føringer slik at man unngår for store standardsprang, men det er viktig å finne løsninger som ivaretar trafiksikkerhet på veier med ulik standard. Der har vi manglet et verktøy [...]» (intervju 6). En annen sier det slik: «Mange i fylkene kommer nå fra vegvesenet. Trafiksikkerhet og bruk av håndbøkene sitter i ryggmargsrefleksen. Vi går ikke utenom håndbøkene hvis vi ikke er trygge på det» (intervju 5).

Oppsummert er det bred enighet blant fylkeskommunene om at Statens vegvesen bør ha et ledende ansvar i å utarbeide nasjonale krav og veiledere, men at man må finne en god måte å involvere fylkeskommunene på i dette arbeidet. Det er viktig å finne felles løsninger som er hensiktsmessige og gjennomførbare på det lavtrafikkerte veinettet, men som også ivaretar trafiksikkerhetshensyn.

#### **4.3.8. Plansaker**

Tidligere har Statens vegvesen gjennom sams veiadministrasjon hatt ansvaret for å ivareta veifaglige interesser på fylkeskommunal vei i planuttalelser på vegne av fylkeskommunen. I ny organisering har ikke lenger Statens vegvesen denne funksjonen. Fylkeskommunen samordner sine uttalelser internt for alle de områder som fylkeskommunen er ansvarlig for, inkludert vei. Likevel har Statens vegvesen et sektoransvar, og derfor et ansvar for å sikre at trafiksikkerhetshensyn ivaretas i planer.

Enkelte fylkeskommuner påpeker at samhandling og koordinering i plansaker er et område som også til tider har vært utfordrende i tidligere organisering. I dagens organisering skal Statens vegvesen ha et overordnet blikk på trafiksikkerhet, men ikke gå inn i veifaglige detaljer på fylkesvei. Enkelte informanter påpeker at det på denne måten blir en dobbelthet i systemet, fordi både fylkeskommunen og vegvesenet skal uttale seg om de samme planene. Det må derfor vurderes nærmere hvordan denne ansvarsfordelingen bør være. Likevel kan det styrke fylkeskommunens faglige vurderinger dersom Statens vegvesen også uttaler seg.

Flere fylkeskommuner mener at en hovedutfordring i dag er at uklarhet knyttet til sektoransvaret og myndighet kanskje slår tyngre inn enn tidligere. Det fører til at vegvesenet i noen tilfeller er for detaljerte, mens i andre tilfeller velger å være helt fraværende. Enkelte fylkeskommuner mener at Statens vegvesen i noen tilfeller praktiserer sektoransvaret på en måte som er for rigid ved å uttale seg til alle saker i stedet for å være aktiv inn i prosessene (intervju 2, 4). Det kan være en

utfordring dersom vegvesenet kommer inn i prosessene på feil tidspunkt og påpeker utfordringer som allerede er diskutert og avklart. En informant forteller at de opplever at uttalelsene fra vegvesenet blir altfor detaljerte på fylkesvei og kommunal vei, noe som blir forvirrende ovenfor kommunene og er noe de mottar mange spørsmål om: «Alle er jo underlagt de samme nasjonale retningslinjene, og det at både vegvesenet og fylkeskommunen skriver inn med henvisning til samme kommentarer blir veldig merkelig. Og når vegvesenet har overlatt forvaltningen av fylkesveiene til veieier, så synes jeg det blir feil når de begynner å beskrive fri sikt til avkjørsler og kryss på fylkesveier og kommunale veier. Det blir å tøyse sektoransvaret for langt. Sektoransvaret må gjelde mer overordnet, men når man begynner å beskrive svingradius etc., da går de inn i planleggerrollen. Dette oppleves veldig tilfeldig [...], noen steder er vegvesenet overordnet og noen steder er de detaljert» (intervju 2).

Andre fylkeskommuner forteller om et vegvesen som i stor grad har distansert seg når det gjelder uttalelser til planer: «Planer er noe av det viktigste i trafikksikkerhetsarbeidet. Vi opplever at vegvesenet melder seg litt ut i den sammenhengen. Vi klarer oss selv, men det hadde vært en styrke om vegvesenet hadde inntatt en tydeligere rolle. Vi var himmelfalne når vi fikk beskjed om at vegvesenet kun ville konsentrere seg om å gi uttalelser til planer i byer og tettsteder, da har de fraskrevet seg sektoransvaret» (intervju 9). En annen sier det slik: «Det er viktig at vegvesenet er aktivt også ovenfor kommunene, fordi kompetansen hos kommunene er veldig ulik. Det er også ulikt hvordan de [kommunene] velger å innrette seg og hva slags dialog de velger å ha med oss. Dersom vegvesenet kunne spre kompetansen også til kommunene, hadde det vært en styrke» (intervju 3).

Enkelte fylkeskommuner påpeker at det er utfordrende dersom vegvesenet blir for passive i planarbeidet, fordi fylkeskommunen ikke har det nødvendige mandatet og myndigheten til å kreve en viss standard, for eksempel på kommunal vei: «Kommunal vei faller litt mellom to stoler. Vegvesenet har ikke kapasitet, og vi har ikke myndighet. Trafikksikkerhet har vært et fokus i alle år i vegvesenet. Det hadde kanskje vært ideelt å ha dette ansvaret hos vegvesenet, men de virker ikke interessert i å bemanne opp dette» (intervju 5). En annen sier det slik: «Sektoransvaret som vegvesenet har er lovfestet i Plan- og bygningsloven og er et ansvar som vegvesenet må ta. Dersom fylkeskommunen skulle gjort en jobb her, måtte vi i så fall fått ressurser og oppgaven tildelt formelt. Det kan ikke være sånn at fylkeskommunen gjør jobben og vegvesenet setter stempel. Enten har vi fått oppgaven tildelt formelt, eller ikke (intervju 10).

Fremover vil det være viktig å få en god ansvarsdeling slik at begge organisasjoner ikke må bemanne seg opp dobbelt eller trenger å gå like mye inn i sakene. Fylkeskommunene er likevel enige om at det ikke er noe formelt grunnlag for å koordinere eventuelle uttalelser og faglige råd fra vegvesenet slik det var tidligere i sams veiadministrasjon. Flere er inne på at vegvesenet bør bruke Planforum aktivt i utøvelsen av sektoransvaret for å få en god dialog. Én foreslår at Statens vegvesen kunne være en slags ankeinstans på høyeste nivå hvor man kunne meldt inn saker dersom man ikke klarte å bli enige (intervju 5).

Oppsummert mener mange fylkeskommuner at det er et særlig stort behov for å avklare myndighetsansvar og roller i plansaker. Det er på dette området vi kanskje finner størst forskjeller mellom fylkene, og hvor det også oppleves som at det er ulik praksis fra vegvesenets side.

## 4.4. Oppsummering

Det er bred enighet blant fylkeskommunene om at Statens vegvesens sektoransvar innebærer å være et kompetansesenter på trafiksikkerhet, som også formidler ny kunnskap til alle veieiere og samfunnet ellers. Fylkeskommunene er avhengig av et nasjonalt nivå som koordinerer aktørene, driver FoU-aktivitet og er i front på ny kunnskap. De er særlig opptatt av hvilke konsekvenser ny teknologi og nasjonale mål får for trafiksikkerhet og hvordan løsninger for infrastruktur skal bygges når for eksempel myke trafikanter kjører raskere (elsykler og sparkesykler) og det blir mer teknologi inne i bilene. Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet er et av de sentrale verktøyene for Statens vegvesens utøvelse av sektoransvaret.

Flere informanter mener at det også ligger en myndighetsrolle i sektoransvaret, men her er det noe ulike meninger blant fylkeskommunene på hvordan og hvor sterkt Statens vegvesen bør praktisere dette myndighetsansvaret. Det ser også ut som at det er ulik praksis i Statens vegvesen knyttet til dette området. Enkelte fylkeskommuner har tidligere opplevd at Statens vegvesen tidligere har brukt sektoransvaret aktivt for å «slå i bordet med», men flere spør seg om dette er en god måte å praktisere sektoransvaret på. Statens vegvesen bør kanskje heller være til stede i prosessene å bidra med kunnskap for eksempel gjennom regionalt planforum fremfor å «skrive brev». I dag er rollene fordelt på en ny måte ved at fylkeskommunen har innsigelsesmyndighet på planer som berører fylkesvei, mens Statens vegvesen har det på riksvei. Det innebærer at Statens vegvesen ikke lenger har ansvaret for å kommentere løsninger som berører fylkesvei, men et helhetlig ansvar for trafiksikkerheten på veinettet. Et spørsmål som løftes av informantene er hvem som skal ta ansvaret dersom det er løsninger som planlegges for eksempel på fylkeskommunal eller kommunal vei, som er trafikkfarlige? På den annen side er det viktig å ikke overstyre eller gå unødige inn i en annen myndighets ansvarsområde.

Kontakten med Statens vegvesen i trafiksikkerhetsarbeidet skjer i dag gjennom de fylkeskommunale fora som er etablert for å koordinere trafiksikkerhetsarbeidet (FTU eller lignende). Flere mener at det kan være viktig å etablere mer formaliserte systemer for samarbeid på ulike arenaer også innenfor trafiksikkerhetsarbeidet. Fylkeskommunene er samstemte om at Statens vegvesen skal ha det ledende ansvaret i alle oppgavene som er omtalt ovenfor. Fylkeskommunene ønsker imidlertid å være mer involvert enn de var tidligere, og at de i større grad behandles som likeverdige samarbeidspartnere. De ønsker at Statens vegvesen tar mer initiativ til dialog og samarbeid for å bygge tillit heller enn å stenge fylkeskommunene ute fra prosessene. De synes også det er viktig at deres kompetanse blir brukt for å få til bedre løsninger og bygge kompetanse sammen.

Ulykkesstatistikk og dybdeanalyser av ulykker ønsker de fleste fylkeskommuner å få innsyn i og informasjon om, slik at de kan ta kunnskapen videre i oppgraderingen av eget veinett. I dag har mange en opplevelse av å bli stengt ute fra dette arbeidet. Som et kompetansesenter på trafiksikkerhet og en organisasjon med bred myndighet på trafiksikkerhetsområdet er det mange fylkeskommuner som mener at Statens vegvesen bør ta et ansvar for spesielle innsatsområder. Fylkesvise MC-forum er et eksempel hvor flere fylkeskommuner var skeptiske til å ta over et samarbeid som allerede var etablert mellom Statens vegvesen og NMCU uten noen dialog i forkant. I tillegg mener flere at føreropplæring er en viktig brikke i dette samarbeidet.

Fylkeskommunene håper at Statens vegvesen vil ta en rolle i å etablere fagnettverk på ulike fagområder innenfor trafiksikkerhet. De mener det vil være behov for egne fylkeskommunale

nettverk, men også nettverk på tvers av forvaltningsnivåer. Det er et ønske om at Statens vegvesen også bruker digitale verktøy til å lage fagseminarer med spesialiserte temaer innenfor trafiksikkerhet. Til sist mener fylkeskommunene at det er viktig at de involveres i fremtiden når det utarbeides nasjonale krav og veiledere, og at fylkeskommunene på sikt i større grad vil ha særkunnskap om lavtrafikkerte veier, mens Statens vegvesen vil ha det på høytrafikkerte veier.

I plansaker så har fylkeskommunen flere områder de uttaler seg om, og det skjer gjennom en bred koordineringsprosess i egen organisasjon. Dersom Statens vegvesen skal uttale seg til en plan må de gjøre det i eget dokument. Som nevnt tidligere er dette et område hvor det er ulik praksis hos Statens vegvesen. Det er viktig at det avklares på hvilket nivå man skal legge seg på i plansaker slik at det ikke blir for mye dobbeltarbeid.

## 5. Trafikksikkerhetsarbeidet og veien videre

Denne rapporten har kartlagt fylkeskommunenes synspunkter på Statens vegvesen sitt ansvar og rolle i trafikksikkerhetsarbeidet, og beskrevet fylkeskommunenes organisering av trafikksikkerhet etter regionreformen. Rapporten legger et grunnlag for organiseringen av det fremtidige samarbeidet om trafikksikkerhet mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene i sine nye roller og organisasjoner. I denne delen vil vi oppsummere hovedfunnene.

### 5.1. Behov for en sterk pådriver og kompetansebygger

Fylkeskommunene mener at det er behov for en sterk pådriver og kompetansebygger på trafikksikkerhet i Norge. Det har vært gjort et solid arbeid med å forebygge trafikkulykker med et bredt spekter av tiltak, noe som har gitt resultater. Fylkeskommunene er samstemte om at Statens vegvesen skal ta rollen som en sterk pådriver og kompetansebygger i trafikksikkerhetsarbeidet.

Trafikksikkerhet er et område hvor det er satt klare nasjonale og regionale målsettinger, det er mange aktive aktører og det er etablert bred kunnskap om hva som virker. Nullvisjonen er etablert som visjon hos både Statens vegvesen og fylkeskommunene, og gjennom Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet er det etablert etappemål for de ulike fylkeskommunene for å følge opp utviklingen. Fylkeskommunene mener at koordineringsarbeidet og kunnskapsgrunnet som utarbeides gjennom Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet er svært viktig for trafikksikkerhetsarbeidet.

Fylkeskommunene mener at kjernen i Statens vegvesens sektoransvar er å være en åpen og aktiv kompetansebygger. Det innebærer å være en organisasjon som koordinerer trafikksikkerhetsarbeidet på nasjonalt nivå, utvikler ny kunnskap gjennom forskning og utredningsarbeid, samler opp kunnskap fra veieiere, utarbeider nasjonale veiledninger og føringer som er brukbare for alle veieiere, og involverer andre veieiere som samarbeidspartnere. En særlig viktig del av rollen som kompetansebygger er å finne måter å dele og formidle kompetanse på mellom de ulike veieierne. Oppsummert innebærer rolle som en sterk pådriver og kompetansebygger følgende:

- Ta en aktiv rolle som kompetansebygger og kunnskapsformidler
- Fortsette arbeidet med Nasjonal tiltaksplan og involvere fylkeskommunene i arbeidet
- Utarbeide ny kunnskap gjennom forskning og utredning, særlig knyttet til teknologi og myke trafikanter
- Være synlig i samfunnsdebatten og det regionale arbeidet
- Ta en aktiv rolle i å etablere fagnettverk på tvers av veimyndigheter

### 5.2. Avklare roller, myndighet og ansvar

Den nye organiseringen gjør at Statens vegvesen og fylkeskommunene må finne frem til sine nye roller og finne nye rutiner for samarbeid. Statens vegvesens sektoransvar beskrives av flere fylkeskommuner som et ansvar hvor kjernen er å bygge kompetanse i trafikksikkerhetsarbeidet, men det innebærer også et myndighetsansvar som er nedfelt i lovverket knyttet til å følge opp nasjonal politikk for det offentlige veisystemet.

Fylkeskommunene mener at Statens vegvesens myndighetsansvar bør være overordnet, og at det som hovedregel bør ivaretas gjennom å delta i planforum på det regionale nivået og være i dialog med fylkeskommune og kommuner. Fordi alle veieiere i utgangspunktet er forpliktet til å følge de samme nasjonale retningslinjene er det ikke grunnlag for at Statens vegvesen skal gå i detaljer på utforming av veier utenfor eget ansvarsområde. Fylkeskommunene mener at det heller ikke er grunnlag for å koordinere uttalelser nå slik det tidligere ble gjort i sams veiadministrasjon.

Fylkeskommunene er politisk styrte organisasjoner med flere ansvarsområder på tvers av ulike sektorer. Fylkeskommunene har ulike roller ovenfor kommunene og skal bidra til utvikling lokalt. Samtidig er fylkeskommunene også en politisk aktør, og eventuelle innsigelser til kommunene er en del av politiske prosesser. Det betyr at trafiksikkerhetshensyn kan bli gjenstand for krysspress mellom motstridende målsettinger, faglige hensyn og politikk. I den forbindelse mener enkelte fylkeskommuner at det kan være enklere for Statens vegvesen å rette pekefinger som en statlig etat med sektoransvar for trafiksikkerhet. Flere fylkeskommuner mener derfor det er viktig at Statens vegvesen ikke avskriver seg ansvaret som sektormyndighet, men finner ut hvordan denne rollen skal ivaretas i trafiksikkerhetsarbeidet.

I overgangen til ny organisasjon mener fylkeskommunene at det har vært utfordrende å finne kontaktpersoner, kontaktpunkter og rolleavklaring i den delen av Statens vegvesens organisasjon som arbeider mot det regionale nivået. Mange fylkeskommuner forteller at de opplever at Statens vegvesen har trukket seg ut av etablerte samarbeid og vært lite aktive i trafiksikkerhetsarbeidet. Det er derfor viktig at Statens vegvesen gjør strategiske avklaringer knyttet til hva de skal gjøre og hva de ikke skal gjøre, og kommuniserer dette både nedover i egen organisasjon og til veieierne. En tydelig ansvarsavklaring kan gjøre det enklere for de ulike delene av vegvesenets organisasjon å prioritere oppgaver, slik at de i større grad oppfattes som en aktiv samarbeidspart i trafiksikkerhetsarbeidet. Oppsummert innebærer det følgende:

- Avklare sektoransvaret, myndighet og roller i Statens vegvesen på et overordnet nivå og kommunisere dette både internt og eksternt
- Gjøre strategiske avklaringer i Statens vegvesen knyttet til hvilke områder de skal være aktive i og hvilken rolle Trafikant og kjøretøy skal ha i trafiksikkerhetsarbeidet
- Avklare hvordan myndighetsansvaret skal ivaretas i plansaker, i dag ser det ut til å være ulik praksis i de ulike fylkene

### 5.3. Større involvering av veieierne i sentrale oppgaver

Fylkeskommunene har etter regionreformen fått det fulle ansvaret for å administrere og forvalte fylkesveinettet og med det fått tilført en bredere kompetanse på trafiksikkerhet. Det er bred enighet blant fylkeskommunene om at Statens vegvesen skal ha en sentral rolle og et hovedansvar for følgende oppgaver som en del av sektoransvaret: Ulykkesstatistikk, dybdeanalyser av ulykker, spesielle innsatsområder, fagnettverk og kompetanseutvikling for TS-revisorene, nasjonale planer og føringer. Det er imidlertid flere områder hvor fylkeskommunene ønsker seg mer innsikt og involvering.

Generelt ønsker fylkeskommunene i større grad et gjensidig samarbeid med Statens vegvesen og at de behandles som likeverdige parter (veieiere). Det kan tenkes at kunnskap og kompetanse knyttet til eget veinett med tid vil spesialiseres ytterligere ved at vegvesenet får en spisskompetanse på høytrafikkerte veinett mens fylkeskommunen får spisskompetanse på

lavtrafikkerte veinett, samt regionale og lokale særtrekk. Det kan derfor bli viktigere fremover at fylkeskommunene involveres som veieiere i oppgaver som Statens vegvesen har og skal ha et hovedansvar for. Det vil også være viktig å gi rom for gode prosesser lokalt dersom ansvar overføres eller endres (ref. MC-forum), slik at man sikrer gode rammer for det videre arbeidet.

Fylkeskommunene mener selv at det kan være enkelte dilemmaer og utfordringer knyttet til hvordan de skal involveres for eksempel i håndbokarbeidet. Det ene er at fylkeskommunene er ulike (politiske) organisasjoner som kan ha ulike meninger. Det er ikke slik at fylkeskommunene er én veieier, de er ti veieiere. Håndbokarbeidet er et område hvor det må avgjøres hvorvidt fylkeskommunene sammen skal utarbeide egne håndbøker for det mer lavtrafikkerte veinettet, hvor det utvikles tiltak som er mindre kostnadskrevende (og dermed gjennomførbare) men som likevel øker trafikksikkerheten. Samtidig mener fylkeskommunene at Statens vegvesen i større grad bør åpne opp og dele kunnskap og prosesser i de tilfellene hvor fylkeskommunene ser det formålstjenlig, for eksempel å bygge kompetanse ved å delta i dybdeanalyser. Oppsummert innebærer større involvering av veieierne i sentrale oppgaver følgende:

- Gi fylkeskommunene tilgang til TRULS og/eller bistand fra Statens vegvesen for å få ut mer detaljert ulykkesstatistikk
- Etablere rutiner for informasjon til fylkeskommunene ved ulykker på fylkesvei og eventuelt behov for strakstiltak
- Etablere rutiner for å invitere veieier til møter for å gi innsikt i resultatene fra dybdeanalysene
- Gi de fylkeskommuner som ønsker det mulighet til å delta i og få innsikt i dybdeanalyser av dødsulykker for å bygge kompetanse
- Etablere et formelt samarbeid om nasjonale kampanjer slik at dette også kan benyttes på fylkesvei dersom det er relevant
- Avklare hvordan fylkeskommunene kan delta i arbeidet med nasjonale planer og føringer (håndbokarbeidet) for å etablere gode standarder og brukbare løsninger for det lavtrafikkerte veinettet
- Ta initiativ til spesialiserte faglige nettverk og/eller seminarer på tvers av veieiere
- Avklare og kommunisere hvilke spesielle innsatsområder Statens vegvesen skal ta ansvar for, men involvere fylkeskommunene
- Avklare og informere om hvordan Statens vegvesen skal bygge opp og etablere kompetanse for TS-revisorer

## 5.4. Lokal tilpasning

Fylkeskommunene har opplevd at Statens vegvesen tidligere har vært sterkt til stede på regionale arenaer og vært aktive på trafikksikkerhet i samarbeid med fylkeskommuner og kommuner. Etter reformen er ansvar og kompetanse endret, det er blitt flere veieiere og mange kommuner er blitt større organisasjoner og veieiere. Fylkeskommunene opplever at vegvesenet er blitt mer distanserte og passive i det regionale trafikksikkerhetsarbeidet.

Fylkeskommunene har valgt å organisere trafikksikkerhetsarbeidet på ulike måter. Det er økt fokus på å få på plass et tettere samarbeid med kommunene, samtidig som mange fylkeskommuner forsøker å etablere et tettere samarbeid mellom den tekniske delen av trafikksikkerhetsarbeidet og den holdningsskapende delen. De fleste fylkeskommuner har plassert FTU-ansvaret i en

fagavdeling for (teknisk) trafikksikkerhet, mens Viken, Vestfold og Telemark og Rogaland har plassert dette ansvaret på en politisk/strategisk avdeling. Innlandet fylkeskommune har etablert en gruppe hvor man aktivt tar opp spesielle saker for å se på hvordan de kan løses i samspill mellom teknisk og holdningsskapende arbeid. Det kan være at flere fylkeskommuner oppretter aktive grupper for koordinering av trafikksikkerhet etter hvert. Enkelte mener at FTU blir et så overordnet nivå at det ikke alltid er rom for å diskutere saker på et faglig grunnlag der. Fylkeskommunene understreker at organiseringen på trafikksikkerhetsområdet fremdeles er under utvikling, og alle grenseflater er ennå ikke gått opp.

Fylkeskommunene har ulik størrelse og dermed forskjellige behov for samarbeid og kompetanseutvikling. I tillegg kan det også være spesielle regionale og lokale utfordringer og prosjekter på trafikksikkerhet i de ulike fylkeskommunene. Fylkeskommunene har også valgt å organisere seg ulikt, noe som gjør at Statens vegvesen vil måtte forholde seg til og være aktive på ulike samarbeidsarenaer. Det gjør også at behovet for å etablere regionale nettverk og arenaer antagelig vil variere. Trafikksikkerhetsarbeidet mot kommunene er et annet område hvor fylkeskommunene i ulik grad kan ha behov for ekstra bistand fra Statens vegvesen. Oppsummert innebærer lokal tilpasning følgende:

- Være særlig støttende ovenfor mindre fylkeskommuner og kommuner som ønsker å bygge kompetanse
- Vurdere kapasitet i organisasjonen og gjøre avklaringer knyttet til hvordan Statens vegvesen kan bistå i trafikksikkerhetsarbeidet regionalt
- Etablere samarbeid og nettverk ved å gå i dialog og samarbeid med fylkeskommunene om hvilke fora som eksisterer regionalt og hva de mener det er behov for



## 6. Litteratur

Ekspertutvalget (2019). Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet. Rapport fra ekspertgruppe nedsatt av Samferdselsdepartementet for å utrede implikasjoner av den raske teknologiske utviklingen for planlegging av fremtidens transportinfrastruktur. Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon 06/2019.

Håndbok V744 (2018). Bruk av innsigelse i arealplanleggingen. Statens vegvesen.

Innst. 385 S (2016–2017) Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om Ny inndeling av regionalt folkevalt nivå.

Meld. St. 33, 2016–2017. Nasjonal Transportplan 2018-2029

Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2018-2021

NTB (2020). Frykter kollaps i Statens vegvesen. Aftenposten, 25. oktober 2020. Tilgang 2. desember 2020.

Prop. 1 S (2019-2020). For budsjettåret 2020.

Samferdselsdepartementet (2019). Instruks for Statens vegvesen. Fastsatt av Samferdselsdepartementet 17. desember 2019 med virkning fra 01. januar 2020-

Saxi, Hans Petter (2018). Systemoppslutning i byene med parlamentarisme. Norsk statsvitenskapelig tidsskrift 34, s. 4-20.

Statens vegvesen (2020). Trafiksikkerhetsutviklingen 2019. Oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021

Statens vegvesen (2019). Fra regioner til divisjoner. Utredning om organisering av Statens vegvesen fra 1. januar 2020.

Statens vegvesen (2018a). Fra sams og samling. Konsekvenser ved overføring av fylkesvegadministrasjon fra Statens vegvesen til fylkeskommunene fra 1.1.2020, og vurderinger av alternativer.

Statens vegvesen (2018b). Nasjonal strategi og handlingsplan for motorsykkel og moped 2018-2021.

Viken fylkeskommune (2020). Trafiksikkerhetsarbeidet i Viken – en samhandlingsmodell etter vtrl. §40a. Saksfremlegg 3.9.2020, saksnr. 2020/119669.

---

Saksnr: 2019/101-40  
Saksbehandlar: Even Vaular  
Dato: 27.04.2021

---

---

**Til:** Trafikktryggingutvalet  
Hovudutval for samferdsel og mobilitet

---

**Frå:** Fylkesdirektør for infrastruktur og veg

---

## Trafikktrygging i Nasjonal transportplan 2022-2033 og arbeidet med ny nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit

I dette notatet vil fylkesdirektøren gi eit innblikk i kva Nasjonal transportplan 2022-2033 seier om trafikktrygging, samt orientera kort om arbeidet med Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg 2022-2025.

Nasjonal transportplan 2022-2033 vart lagt ut 19. mars i år. Planen presenterer regjeringa sin transportpolitikk dei neste tolv åra. Det overordna målet er eit effektivt, miljøvennleg og trygt transportsystem i 2050. Nullvisjonen er eitt av fem likestilte mål som har betydning for korleis midlane til samferdsel vert nytta framover.



Figur 1: Målene for transportsektoren.

Nasjonal transportplan (NTP) byggjer opp under verdas berekraftsmål.

Sentrale strategiske grep i NTP 2022-2033 er:

- Meir att for fellesskapets ressursar (meir for pengane, osb.)
- Bruk av ny teknologi og forskning som bidrar til enklare og tryggare transport med lågare utslepp

- Utvikla ein transportsektor som bidrar til å nå Noregs klima- og miljømål
- Styrka innsatsen for trafikksikkerheita og nullvisjonen
- Gjera reisekvardagen enklare for folk flest og auka konkurranseevna for norsk næringsliv



Figur 2: Barnas transportplan. Illustrasjon av Tim Are, Kasper, Lise Kristin, Oda, Una, Alan og Melkeveien Designkontor AS.

### Styrka innsats for trafikksikkerheita og nullvisjonen

NTP legg vekt på at nullvisjonen om eit transportsystem der ingen vert drepne eller hardt skadde gjeld for heile transportsektoren og på tvers av transportformer. Relevant her er berekraftmål 3.6 om å halvera talet dødsfall og skadar i verda forårsaka av trafikkulykker. Målsettingane om reduksjonar i talet drepne/hardt skadde er framleis ambisiøse, men også oppnåelege, i følgje faglege utgreingar.

Måltalet om maksimalt 350 drepne/hardt skadde i 2030 vert vidareført, med eit tillegg om at maks 50 av desse er drepne. Det er om lag ei halvering jf. dagens situasjon. Det er sett eit nytt, langsiktig mål om at ingen skal omkomma i trafikken i 2050. Det viser at nullvisjonen ikkje lenger er ein svevande utopi, men faktisk noko konkret me kan sjå føre oss i ein ikkje altfor fjern framtid. I 2019 nådde me ein slags første milepåle her. Det var første året utan dødsfall i trafikken blant barn og unge under 16 år. Over tid ser me at utviklinga i talet drepne er på rett veg, og så langt nokolunde i rute til å nå målet i 2030. Den store utfordringa er å oppnå ein tilsvarende reduksjon for dei hardt skadde.

Vidare vil regjeringa satse på infrastrukturetta tiltak, tiltak for fotgjengarar og syklistar i byområde, målretta innsats overfor høgrisiko faktorar og utsette trafikantgrupper, tiltak for å redusera ulykker med tunge køyretey og understøtta teknologiutvikling som fremmar sikkerheita. Blant desse finn me også aktuelle tiltaksområde for fylkeskommunen.

Vidare er målet at minst 60 prosent av trafikkarbeidet på riksvegar med fartsgrense 70 km/t eller høgare skal skje på møtefrie vegar, og at all riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høgare skal tilfredsstillast ein minstestandard for sikring mot utforkøyringsulykker. Sistnemnte gjeld mellom anna tiltak i sideterreng og rekkverkstiltak. I gjeldande Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg (2018-2021) har fylkeskommunane eit tilsvarende tiltak der me jobbar for å etablera ein minstestandard for utforkøyringsulykker på aktuelle strekningar. Regjeringa trekk i NTP fram dei sårbare trafikantane og seier behova til fotgjengarar, syklistar og motorsyklistar vil bli lagt særleg vekt på ved utforming, bygging, drift og vedlikehald av veganlegg.

### Barnas transportplan

Barn og unge har fått særskilt merksemd gjennom Barnas transportplan, som er gjort til eige kapittel i NTP (kap. 9). Regjeringa legg her vekt på å gi barn gode moglegheiter til å være aktive og sjølvstendige trafikantar. Barn og unge sine behov skal også verta tatt i vare i trafikk- og arealplanlegginga.

Regjeringa melder at dei vil prioritera ei ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til trafikktryggingstiltak for barn og unge. Frå denne ramma skal det verta etablert ei tilskotsordning, som skal stimulera til lokalt arbeid for trygge skulevegar og nærmiljø. Ein ser for seg at etablering av hjartesoner kring skular vil verta eit viktig tiltak her. Statens vegvesen skal forvalta ordninga,

medan Trygg Trafikk er tiltenkt ei sentral rolle. Det står i NTP at desse tilskotsmidlane skal vera eit supplement til dei midlane kommunar og fylkeskommunar har til føremålet.

I arbeidet med handlingsprogram for trafikktrygging i Vestland vil fylkesdirektøren vurdere kor vidt den nye nasjonale tilskotsordninga bør få betydning for innrettinga av våre eigne tilskotsordningar.

#### Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg 2022-2025

Relevante føringar og omsyn frå NTP vert tatt med og innarbeidd i vårt eige handlingsprogram for trafikktrygging. Størst påverknad på vårt arbeid vil Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg ha. I tråd med mål og satsingar i NTP vil det gjennom den nye nasjonale tiltaksplanen (for 2022-2025) verta utarbeidd eit breitt spekter av fagleg forankra tiltak som dei sentrale aktørane i trafikktryggingsarbeidet kan samla seg om. I den eksisterande tiltaksplanen (for 2018-2021) er det gitt fylkesvise måltal for drepne og hardt skadde, basert på det nasjonale målet om maks 350 drepne/hardt skadde i 2030. Måltal for Vestland vil ligga til grunn for vårt trafikktryggingsarbeid.

Ny NTP ønsker at den nasjonale tiltaksplanen og fylkeskommunane sine planar vert kopla endå tettare saman enn kva som er tilfelle i dag. Dette er ei oppmoding fylkesdirektøren vil stilla seg bak. Det tette samarbeidet om kunnskapsbaserte og målretta tiltak er ein del av nøkkelen til den norske suksessen innan ts-arbeidet dei siste tiåra. I vårt handlingsprogram bør koplinga til tiltak og relevante tilstandsmål i nasjonal tiltaksplan vera tydeleg. Samstundes skal vårt handlingsprogram også kunna ta i vare særskilte utfordringar og satsingar som er mest aktuelle for fylket vårt.

Som i gjeldande nasjonale tiltaksplan vert det også i den nye planen tiltak som alle fylkeskommunane skal jobba med. Fylkeskommunane er representert i både styrings- og arbeidsgruppe for utarbeidinga, og arbeidet med å koordinera innspel frå alle fylkeskommunane er i gang. Høyringsutkast av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg 2022-2025 skal vera klart til 1. oktober. Høyringsperioden vert 1. oktober-31. desember, som gir tid til politisk handsaming.

**Politiske saker**  
**PS 4/21 Tilskot til kommunale trafikktryggingsplanar 2021**

---

Saksnr: 2021/672-6  
Saksbehandlar: Even Vaular

---

**Saksgang**

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Trafikktryggingsutvalet	4/21	19.05.2021

**Tilskot til kommunale trafikktryggingsplanar 2021**

Forslag til vedtak

1. Trafikktryggingsutvalet gir slikt tilskot til kommunale trafikktryggingsplanar for 2021:

Kommune	Tildeling (kr)
Tysnes	150 000
Ullensvang	150 000
Ulvik	150 000
<b>SUM</b>	<b>450 000</b>

2. Trafikktryggingsutvalet vil oppmoda kommunane om å vurdere Trafikksikker kommune som eit rammeverk for heilskapleg, breitt og systematisk trafikktryggingsarbeid i kommunen. Kriterium frå godkjenningsordninga kan med fordel verta innarbeidd i planen.
3. Trafikktryggingsutvalet vil vidare peike på viktigheita av at kommunane prioriterer arbeidet med trafikktryggingsplanar. For å lykkast med å nå måla om reduksjonar i tala drepne og hardt skadde er me avhengige at kommunane tar ei aktiv rolle i trafikktryggingsarbeidet. Kommunale trafikktryggingsplanar er viktige innspel til prioriteringar av ts-tiltak på fylkesveg.

## Samandrag

Til tilskotsordninga for kommunale ts-planar 2021 kom det inn søknadar frå tre kommunar. Alle søkte om maks tilskotssum på 150.000 kr. Fylkesdirektøren vurderer at alle søkjarar har levert tilfredsstillande søknadar etter kriteria for tilskotsordninga. I foreslått fordeling får kommunane innvilga beløpa dei har søkt om.

Dina Lefdal  
fylkesdirektør for infrastruktur og veg

John Martin Jacobsen  
seksjonssjef

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift*

## Vedlegg

- 1 Tilskot trafikktryggingssplanar 2021 - nøkkelinfo om søknadar
- 2 Status for kommunale ts-planar i Vestland fylke per 2021

## Saksutgreiing

### Bakgrunn for saka

Vestland fylkeskommune har tre tilskotsordningar til trafikktrygging som får dei økonomiske rammene fordelt frå FTU-midlane. Trafikktryggingssutvalet (FTU) gjer vedtak om fordeling av tilskotsmidlar frå ordningane. Hovudutval for samferdsel og mobilitet (SAMO) fastsette i politisk sak (PS) 2/2021 i møtet 17. januar i år rammene for tilskotsordningane for 2021. I år er det sett av 1,3 mill. kr. til tilskotsordninga for kommunale trafikktryggingssplanar. Dei tre tilskotsordningane har kvar sine retningslinjer, som sist vart reviderte i fylkestinget 15.-16. desember 2020 i politisk sak (PS) 171/2020.

### Viktige føringar for trafikktryggleiksarbeidet

Det vert sett mål og strategiar for samferdselssektoren i Vestland generelt og for trafikktryggleik spesielt gjennom høvesvis ny Regional transportplan og handlingsprogram for trafikktrygging i Vestland 2022-2025. Inntil vidare har fylkeskommunen tre satsingsområde for trafikktryggingssarbeidet som er fastsette i budsjettokumentet for 2021:

- Trafikksikringsarbeid i kommunane
- Møte- og utforkøyringsulukker utanfor tettbygde strok
- Mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg

### Fylkeskommunen og kommunalt ts-planarbeid

Vestland fylkeskommune er høyringspart for kommunale ts-planar. Me ønskjer også at ferdige ts-planar vert sende til oss. Fylkeskommunen har eit godt fagmiljø på trafikktrygging og kan bidra inn i prosjektgrupper eller på andre måtar i arbeidet med kommunale ts-planar.

Kommunale trafikktryggingssplanar er det viktigaste styringsverktøyet for det kommunale ts-arbeidet. I planane identifiserer kommunen lokale utfordringar og prioriterer tiltak, både fysiske på vegnettet så vel som trafikantretta og organisatoriske tiltak. Innspel frå kommunale ts-planar er viktige for å kunna gjera gode prioriteringar av våre investeringsmidlar til tiltak på fylkesveg. Hovudutval for samferdsel og mobilitet handsama 3. juni 2020 sak om samarbeid med kommunar om fysiske ts-tiltak (politisk sak (PS) 52/2020), der dei mellom anna stadfesta følgjande i vedtaket:

«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.»

Det er krav om oppdatert kommunal ts-plan for å kvalifisera for tilskot frå ordninga for fysiske trafikktryggingstiltak.

### Om tilskotsordninga

Tilskotsordninga er retta inn mot satsingsområdet *trafikksikringsarbeid i kommunane*. Gjennom fysiske tiltak som vert prioritert i planane er tilskotsordninga også relevant for satsingsområda *møte- og utforkøyringsulykker utanfor tettbygde strok*, og *mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg*. Tilskotsordninga er også kopla til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg 2018-2021, der eitt av tiltaka er at fylkeskommunane skal jobba for at alle kommunar har kommunale trafikktryggingssplanar.

Målgruppe for tilskotsordninga er alle kommunar i Vestland fylke. Ordninga har som mål å styrka det målretta trafikktryggingssarbeidet i kommunane. Kommunane kan søka om tilskot på inntil 150.000 kr til utarbeiding/revisjon av kommunale trafikktryggingssplanar. Det er eit krav om minimum 50 prosent eigendel. Det er opna for at kommunane kan nytta midlar til utgreiingar, delrapportar og liknande som er naudsynt for å sikra eit godt fagleg grunnlag for planen.

Etter revisjonen av retningslinene for tilskotsordninga i desemberberinget 2020 er det opna for at fylkeskommunen kan redusera den kommunale eigendelen og gi tilsegn om eit høgare tilskot ved tildeling, dersom det ligg an til at ramma for tilskotsordninga ikkje vert fullt ut nytta. Det inneber også at fylkeskommunen kan fråvika frå fastsett øvre grense for tilskot. Samstundes skal fylkeskommunen vurderer om ny utlysing eller omfordeling av resterande midlar til andre trafikktryggingstiltak er meir tenleg.

### Kriterium

Det er frå fylkeskommunen si side lagt vekt på at kommunane skal ha eit aktivt forhold til ts-planane, og eit eigarskap til tiltaka og ts-arbeidet. Dette er spegla i kriteria for tilskotsordninga:

- Kommunen må gjennom søknad skildra planprosessen slik at den kommunale eigarskapen til prosessen, medverknad, forventade framdrift og kostnader kjem tydeleg fram.
- Det er ein føremøn at kommunane kan visa til eit tydeleg eigarskap til planprosessen.
- Det er ein føremøn at planarbeidet sikrar brei medverknad.
- Det er ein føremøn at planprosessen er godt forankra politisk og administrativt i kommunen.
- Kommunen bør stå ansvarleg for prosjektleiing og gjennomføring av planarbeidet

### Søknader til årets tildeling

Til søknadsfristen 26. april kom det inn søknadar om tilskot frå tre kommunar: Tysnes, Ullensvang og Ulvik. Det er søkt om tilskot på til saman 450.000 kr. Årets ramme for tilskotsordninga er som nemnt på 1,3 mill. kr. Alle kommunane har søkt om maks tilskotssum på 150.000 kr, og dei innfrir alle kravet om kommunal eigendel på minimum 50 prosent. Tysnes og Ulvik kommunar har sett samla kostnad for planprosessen til 300.000 kr kvar, medan Ullensvang reknar med ein kostnad på 450.000 kr.

### Vedtakskompetanse

Etter siste revidering av Reglement for folkevalde organ og delegering har trafikktryggingstiltaket (FTU) fått vedtaksmynde for fordeling av tilskot frå fylkeskommunen sine tilskotsordningar til trafikktrygging.

### Vurderingar og verknader

#### Økonomi:

Tilskotsordningane for trafikktrygging i Vestland får sine midlar frå FTU-midlane, som er fastsett i budsjettsaka for 2021. Ramme for tilskotsordninga vart fastsett av SAMO 12. januar i politisk sak 2/2021.

#### Klima:

Trafikktryggingssarbeidet gir viktige bidrag i arbeidet for ei meir klimavenleg reisemiddelfordeling, då tryggleik er ein viktig faktor for å få fleire til å ta beina eller sykkelen fatt.

#### Folkehelse:

Trafikktryggingssarbeidet bidrar positivt til folkehelsa, både ved at dei gir færre skadde og drepne i trafikkuulykker, og ved at trygge trafikantar og trafikkmiljø fremjar fysisk aktivitet gjennom gåing og sykling. Tiltaka kan også bidra til betre framkome og tilgjenge.

#### Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi):

Fysiske trafikktryggingstiltak støttar opp om mål for klima og miljø (sjå klima over), og for lokalsamfunna som ramme for gode kvardagsliv. 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.



## Om vurderinga av søknadane

Kriteria for tilskotsordninga (sjå over) ligg til grunn for vurderinga av søknadane. Såleis vert søknadane vurdert etter:

- forankringa planarbeidet har i kommuneorganisasjonen - administrativt så vel som politisk
- om arbeids- og rolledeling mellom kommune og konsulent (viss konsulent er nytta) er tenleg - dvs. at kommunen har tilstrekkeleg styring over og eigarskap til planprosessen.
- om medverknad verkar godt ivaretatt.
- om søknadane gir ei tydeleg skildring av planprosessen.

Vurderingane er gjort med utgangspunkt i søknadsskjema og tilhøyrande dokumentasjon sendt inn av søkjar. Det er søkjar sitt ansvar å sørge for at søknadsskjema og dokumentasjon er fullstendig.

## Fylkesdirektøren sine kommentarar

### Me treng aktive kommunar

Trafikktryggingsarbeidet nasjonal, regionalt og lokalt er samla om nullvisjonen om null drepne og hardt skadde i vegtrafikken. Eit målretta arbeid med ambisiøse mål er avhengig av felles innsats, kunnskap og koordinering. Det er av stor betydning for både lokal og regional trafikktryggleik at kommunane prioriterer ts-planane sine. På tross av få søknadar til årets tildeling ser fylkesdirektøren positivt på den samla statusen for kommunale ts-planar i fylket. Eit stort fleirtal av kommunane har enten gyldige planar, eller er i aktiv prosess for å fornya dei. Det er få kommunar att med gamle planar. Oversikt over status for kommunale trafikktryggingsplanar er vedlagt saka. Fylkeskommunen har ressursar og kompetanse til å hjelpe og gi råd til kommunar som ønskjer det.

Gode ts-planar legg grunnlaget for eit heilskapleg og langsiktig arbeid lokalt. I sin «Rettleiar for ein trafikk sikker kommune» påpeikar Trygg Trafikk det store ansvaret kommunane har for å førebygga ulykker, som «vegeigar, barnehage- og skuleeigar, arbeidsgivar, kjøpar av transporttenester og ansvarleg for helse og trivselen til innbyggjarane». Fylkesdirektøren vil oppmoda kommunane om å vurdere å gå inn i arbeidet med å verta godkjent som Trafikk sikker kommune.

Godkjenningsordninga gir eit rammeverk for heilskapleg, breitt og systematisk trafikktryggingsarbeid i kommunen. Kriterium frå godkjenningsordninga kan med fordel verta innarbeidd som del av planprosessen.

### Ta vare på breidda

Kommunale trafikktryggingsplanar har tradisjonelt hatt eit stort fokus på dei fysiske tiltaka på vegnettet, og i mange tilfelle ikkje tatt godt nok i vare breidda i ts-arbeidet. Kommunen sitt trafikk sikringsarbeid skjer på tvers av tenesteområda. Det er viktig at heile denne aktiviteten - frå det trafikantretta arbeidet i barnehage, skule og på helsestasjon, til reguleringsplanar og fysiske tiltak - vert sett i samheng i ein ts-plan. Fylkesdirektøren vil oppmoda kommunane til å sørge for at breidda i det kommunale ts-arbeidet vert ivaretatt i planprosessen, og at dei som skal gjennomføra tiltaka er involvert i utforming og prioritering av tiltak.

Kommunale ts-planar har også ei betydning for kva prioriteringar fylkeskommunen gjer, når det kjem til fysiske tiltak på fylkesveg. Desse tiltaka skal i hovudsak vera forankra i ein oppdatert ts-plan. Dette gjeld både i tilskotsordning som i investeringsprogram for fylkesveg.

### Eigarskap til planen

Fylkesdirektøren meiner det er viktig at kommunane tar eit tydeleg eigarskap til planprosess og prioriteringar i planane. Kommunane bør ha eit medvite forhold til korleis dei nyttar konsulentar inn i arbeidet, slik at det ikkje går ut over forankring og eigarskap til planen i kommunen. Med eit godt eigarskap ligg mykje til rette for at kommunen kan lykkast med gjennomføringa av planen.

### Medverknad

Kommunale trafikktryggingsplanar vert ofte laga som ein kommunedelplan. Det inneber at det er stilt krav til planprosessen i plan- og bygningslova (2008). Krava sikrar ei viss politisk involvering og medverknad. Etter §5-1. har kommunen eit særleg ansvar for å sikra aktiv medverknad frå grupper som krev særskilt tilrettelegging, inkludert barn og unge. Grupper og interesser som ikkje er i stand til å delta direkte skal verta sikra gode moglegheiter for medverknad på annan måte.

### Behovet for å

involvere barn og unge vert poengtert i fleire søknadar.

Med *forskrift om medvirkningsordninger* (2019) er rolla til det kommunale eldrerådet, rådet for personar med funksjonsnedsetting og ungdomsrådet (eller anna medverknadsorgan for ungdom) som rådgjevande organ ovanfor kommunen tydeleggjort. Råda har rett til å uttala seg i alle saker som gjeld dei, og kommunestyret eller andre folkevalde organ skal leggja sakene føre dei aktuelle råda. Det vert lagt vekt på at råda skal verta involvert tidleg i prosessane, slik at uttaler frå råda har moglegheit til å påverka utfallet av dei einssilde sakene. Fylkesdirektøren vil oppmoda kommunane om å følgja opp forskrifta i arbeidet med ts-planane.

Ullensvang kommune har i skissering av framdrift lagt til grunn høyring på minimum 6 veker i juni-juli 2021. Ved høyring sommartid risikerer ein å mista innspel til planen, då folk er eller skal på ferie. Fylkesdirektøren vil råda til at høyringsperioden vert strekt ut august slik at innbyggjarar og andre som ønskjer å gi innspel rekk både å feriera og å samla tankane.

#### Vurderingar med forslag til tildeling

Fylkesdirektøren vurderer at alle søkjarar har levert tilfredsstillande søknadar etter kriteria for tilskotsordninga. I foreslått fordeling får kommunane innvilga beløpa dei har søkt om. Samla søknadssum er lågare enn ramma for tilskotsordninga, og fylkeskommunen har då etter retningslinene høve til å gi eit større tilskot og redusera den kommunale eigendelen.

Fylkesdirektøren skal samstundes vurderer om ny utlysing eller omfordeling av resterande midlar til andre trafikktryggingstiltak er meir tenleg. Fylkesdirektøren meiner sistnemnte vil gi meir trafikktrygging for dei tilgjengelege midlar, og at restsummen bør tilfalla tilskotsordninga for trafikktryggingssaktivitetar, som har ei tildeling i haust med søknadsfrist 1. september. Då det er SAMO som har mynde til å vedta omfordelingar innan løyvningsnivå FTU-midlar, er denne omfordelinga foreslått i eiga sak som går vidare til hovudutvalet 25. mai.

Vurderingane av søknadane og forslag til tildeling kjem fram av tabellen under.

Kommune	Samla kostnader	Søknadssum	Vurdering	Forslag tildeling (kr)
Tysnes	300 000	150 000	Positivt med forankring i planstrategi. Arbeidsdeling kommune-konsulent ok. Viktig at kommunen eig prosess og prioriteringar. Medverknad ok. Søknad: Ok skildring av prosessen.	150 000
Ullensvang	450 000	150 000	God forankring, både i planstrategi og kommuneplan. Fornuftig arbeids- og rolledeling mellom kommune og konsulent. Tydeleg kommunalt eigarskap og ønske om god medverknad.	150 000
Ulvik	300 000	150 000	Administrativt initiativ til tidleg rullering etter mange innspel - positivt signal om at ts er prioritert. Arbeidsdeling kommune-konsulent ok. Søknad: Manglar tidfesting av framdrift.	150 000
<b>SUM</b>	<b>1 050 000</b>	<b>450 000</b>		<b>450 000</b>

#### Konklusjon

Fylkesdirektøren rår til at trafikktryggingsutvalet vedtar å gje tilskot i tråd med saksutgreiinga.

Tilskot til kommunale trafikktryggingsplanar 2021 - nøkkelinfo om søknadane

Frå søknadane

Kommune	Gjeldande/siste plan	Administrativ/politisk forankring	Organisering av planarbeidet	Medverknad - korleis og kven?	Viktige milepårar og framdrift	Ved bruk av konsulent: Arbeids-/rolledeleg	Samla kostnader	Søknadssum	Eigendel	
Tysnes kommune	Kommunedelplan 2017-2020	Rullering av plan 2021 er forankra i kommunal planstrategi	Det er planlagt rullering av gjeldande plan. Prosjektleiing fagansvarleg plan/rådmannstab. Utarbeiding av plan , valt konsulent. Politisk planutval, formannskap.	Invitasjon til digital innspelsportal lag, organisasjonar og privatpersonar, ev dialog/infomøte	Oppstart rullering haust 2021, innspel og utarbeiding av planframlegg haust /vinter 21 vedtak vinter/vår 22.	Konsulent nyttast som i gjeldande plan til skriftleg framstilling av planframlegg, katalogisering og framlegg til prioritering av tiltak og justering og etterbehandling etter politiske vedtak. Og til kvalitetskontroll av planframlegg. Kommunen står for organisering, kartlegging, innhenting av innspel, dialog-bygdemøter mv.	300 000	150 000	150 000	
Ullensvang kommune	Plan for trafikktryggleik i Jondal kommune 2004-2007 / Trafikksikringsplan Ullensvang herad 2009 / Trafikksikkerhetsplan Odda kommune 2010-2014.	Trafikktryggleiksplanen er både politisk og administrativt forankra i følgjande overordna planar: Planstrategi vedteken i kommunestyret 09.12.2020 Kommuneplan tekstdel vedteken i kommunestyret 16.02.2021.	Arbeidsgruppe får saman med innleigd konsulent hovudansvar for oppbygging og samansetjing av ts-planen. Dei får også ansvar for medverknad frå innbyggjarar samt andre viktige samarbeidspartar, som t.d. politi, vegeigar SV og VLFK, m.fl. Styringsgruppe samansett m.a. skuler, barnehager andre lag som kan gje gode innspel til arbeidet.	Ynskjer innspel frå flest mogleg, vil gå direkte ut til alle partar me trur kan kome med innspel. Ønske om omtale i lokalavisa ved utlysing. Koronaen kan gje innverknad på gjennomføring av evt. møte. Vil ha stort fokus på trygg skuleveg, trygge sentrum, gode løysingar for alle - FFO ein viktig samarbeidspart, saman med Trygg Trafikk. Ungdom også viktige brukarar.	Oppstart Jan - april 2021. Invitasjon til innspel til plan april -mai 2021. Bearbeiding av innspel og utarbeiding av nye dokument mai -juni 2021. Høyring av plan minimum 6 veker juni-juli 2021. Bearbeiding av dokumenta og politisk handsaming august-september 2021.	Me legg stor vekt på at trafikktryggleiksplanen skal vera godt forankra i kommunen og soleis legg me opp til at me skal nytta god lokalkunnskap i planarbeidet, for så å nytta innleigd konsulent til bidrag til utforming av dokumenta, fagleg bidrag i forhold til vegtilhøve og trafikktryggleik.	450 000	150 000	300 000	
Ulvik herad	Trafikksikringsplan Ulvik herad 2018-2025	Forankra administrativt. Behov for revisjon av gjeldande plan etter mange innspel frå etatar og politikarane, slik at fleire prekære tiltak vil bli tatt med i planen.	Organisert som eit prosjekt. Prosjektansvarleg: teknisk eining v/kommunalsjef for plan, eigedom og teknikk. Prosjektleiing: kommuneingeniør. Referansegruppe: leiingar av einingar og utpeikte representantar frå politiske utval.	I Ulvik herad: Representantar frå skule og barnehage, omsorgsteneste. Representantar frå politiske utval, rådet for menneske med nedsett funksjonsevne, turistkontoret. Eksterne: Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune, Statsforvaltaren.	Oppstartsmøte nedsettelse av arbeidsgruppe Oppstartsmøte 1. utkast til reviderte TSP Offentleg høyring 2. utkast av TSP Politisk behandling	Heradet er prosjekteigar og oppdragsgjevar. Prosjektleiing sine oppgåver og prosjektstyring ligg hjå heradet. Konsulent er oppdragstakar i høve utarbeiding av revidert TSP med bakgrunn i høyringsinnspel.	300 000	150 000	150 000	
<b>SUM</b>							<b>1 050 000</b>	<b>450 000</b>	<b>600 000</b>	
<b>Ramme for tilskotsordninga</b>								<b>1 300 000</b>		
<i>Attståande til disposisjon</i>								<i>850 000</i>		

Status for kommunale trafikktryggingplaner i Vestland fylke

Kommune	Gjeldende/siste plan (planperiode/utløp sdato)	Status og kommentarer	Gyldig plan
Alver	2020-2022	Temaplan ts, gjeld fram til ny plan. Ikkje starta opp ny plan.	JA
Askvoll	31.12.2022	Utløper 2022	JA
Askøy	2019-2022		JA
Aurland	2013-2017 (?)	Fått FTU-tilskot i 2020 til ny plan.	NEI
Austevoll	2015-2023		JA
Austrheim	KDP for trafikksikring, 2016-2023.	Fått FTU-tilskot i 2020 til ny plan. Er starta opp med ny plan.	JA
Bergen	31.12.2021	Vedtar ny plan 2021	JA
Bjørnafjorden	Ny kommune (Os + Fusa). Os: KDP for trafikksikring, 2018-2022. Fusa: Trafikksikringsplan 2016-2019 (KDP?).	Fått FTU-tilskot i 2020 til ny plan. Arbeid med ny plan i gang. Politisk "høring" av utkast til plan 5. mai 2021.	NEI
Bremanger	KDP trafikktrygging 2013 - 2016	Fått FTU-tilskot i 2020 til ny plan. Handlingsplan til gjeld. plan revidert 2017 og 2020.	NEI
Bømlo	2020-2024	Revidert plan ferdig 2020	JA
Eidfjord	KDP 2012-?	Sjekk status. Er dette siste plan? Planperiode kjem ikkje tydeleg fram.	NEI
Etne	2019-2029	vedtok ny plan 2019/2020	JA
Fedje	2003-2014?	Er dette siste plan? Ikkje funne på nett. Har kontakta kommunen 28/10-20. Har ikkje opplysningar om oppstart for ny plan.	NEI
Fitjar	KDP 2014-2022	Fått FTU-tilskot i 2020 til ny plan. Planlegg revidering 2021.	JA
Fjaler	2013	Oppdatering 06.05.21: Revisjon godt i gang. Norconsult styrer prosessen saman med kommunen.	TJA
Gloppen	31.12.2024	Sjekk status. Tiltaksliste er oppdatert i 2018	JA
Gulen	31.12.2025	Utløper 2024	JA
Hyllestad	31.12.2015	Utløper 2025	TJA
Høyanger	31.12.2025	Utløper 2025	JA
Kinn	Ny kommune (Vågsøy + Flora).	Fekk FTU-midlar i 2020 til ny plan. Planar frå dei gamle kommunane: KDP for trafikksikring, Vågsøy kommune 2013-2020.	NEI
Kvam	2020-2023	Trafikktryggingplan for Flora 2013-2020.	JA
Kvinnherad	31.12.2020	Vedtek ny plan i 2020	NEI
Luster	KDP 2016-2028	Fekk FTU-midlar i 2020 til ny plan. <b>Gjeldande plan:</b> Generell del + handlingsdel. Skal skal ha hovudrevisjon kvart 4. år.	JA
Lærdal	31.12.2021	Utløper 2021	JA
Masfjorden	Ts-plan for Masfjorden kommune 2015-2019	Fekk FTU-midlar i 2020 til ny plan. Er i oppstartefasen for ny plan.	NEI
Modalen	Ikke funne	Uvisst. Sjekk status!	NEI
Osterøy	2021-2025	Temaplan ts på høyring oktober 2020. VLFK har gitt innspel.	JA
Samnanger	2017-2021	Status revisjon?	JA
Sogndal	2017-2020 (2021)	Planar for gamle kommunar forlenga til 2021 (pol. vedtak). Vedtatt handlingsprogram for 2021	JA
Solund	2012-2019	Revidering på gang. Status?	NEI
Stad	Ny kommune (Selje + Eid + delar av Vågsøy).	Fekk FTU-midlar i 2020 til ny plan. <b>Planar for dei gamle kommunane:</b> Eid: KDP veg og trafikktrygging 2017-2029. Selje: Plan for trafikktrygging 2018-2025. Vågsøy: KDP trafikksikring 2013-2020.	TJA
Stord	KDP trafikksikring 2012-2016.	Fekk FTU-midlar i 2020 til ny plan. Gjeldande plan fekk eit lengre liv enn planperioden tilseier, då den først vart godkjent av Stord kommunestyre 22/5-14. / Oppdatering 06.05.21: Ny revidert plan er snart klar for å sendast ut på høyring. Siste finpuss pågår	NEI
Stryn	KDP for trafikksikring og samferdsle 2021-2024	KDP for trafikksikring og samferdsle 2021-2024	JA
Sunnfjord	Temaplan for trafikktrygging 2020-2021	Fekk FTU-midlar i 2020 til ny plan. Ny kommune, mellombels temaplan fram til KDP er på plass.	JA
Sveio	2017-2028	Revisjon i 2021? Status?	JA
Tysnes	2017-2020	Har søkt tilskot til ny plan (2021)	JA
Ullensvang	Ny kommune	Har søkt tilskot til ny plan (2021)	NEI
Ulvik	2018-2025	Plan vedtatt i 2019. Har søkt tilskot om rullering (2021)	JA
Vaksdal	2016-2019	Revisjon på gang.	NEI
Vik	2019-2023	Status?	JA
Voss	Ny kommune (Voss + Granvin)	Fått FTU-tilskot i 2019 (HFK) for det nye heradet. Heradet er i gang med revisjon.	NEI
Øygarden	Ny kommune	Ny kommune - status?	NEI
Årdal	31.12.2022	Ikkje starta opp med ny plan. Utløper 2022	JA

---

Saksnr: 2019/101-41  
Saksbehandlar: Even Vaular

---

**Saksgang**

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Trafikktryggingsutvalet	5/21	19.05.2021
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		25.05.2021

Endringar i disponeringa av FTU-midlar, mai 2021.

Forslag til innstilling

1. Hovudutval for samferdsel og mobilitet gjer vedtak om endringar i disponeringa av FTU-midlar for 2021. Resterande midlar etter tildeling frå tilskotsordninga for kommunale trafikktryggingsplanar - kr. 850.000 - vert overført til tilskotsordninga for trafikktryggingsaktivitetar.

Samandrag

Denne saka omhandlar endringar i disponeringa av FTU-midlar for 2021. Etter vedtak om tildeling av tilskot til kommunale trafikktryggingsplanar i trafikktryggingsutvalet 19. mai, vert det ståande att eit restbeløp. Fylkesdirektøren ønskjer at dette restbeløpet vert overført til tilskotsordninga for trafikktryggingsaktivitetar. Hovudutvalet gjer vedtak om endringar i disponeringa av løyvingsnivå FTU-midlar.

Dina Lefdal  
fylkesdirektør for infrastruktur og veg

John Martin Jacobsen  
seksjonssjef

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift*

## Saksutgreiing

### Bakgrunn for saka

Denne saka omhandlar endringar i disponeringa av FTU-midlar for 2021. Etter vedtak om tildeling av tilskot til kommunale trafikktryggingsplanar i trafikktryggingsutvalet 19. mai, vert det ståande att eit restbeløp. Fylkesdirektøren ønskjer at dette restbeløpet vert overført til tilskotsordninga for trafikktryggingsaktivitetar.

Til tilskotsordninga for kommunale trafikktryggingsplanar kom det inn tre søknadar, der det til saman vart søkt om 450.000 kr. Ramma for tilskotsordninga er på 1,3 mill. kr. Trafikktryggingsutvalet gjer vedtak om tildeling i eiga sak. I foreslått fordeling får kommunane innvilga beløpa dei har søkt om. Fylkesdirektøren rår til at resterande beløp i tilskotsordninga - kr. 850.000 - vert overført til ordninga for trafikktryggingsaktivitetar. Denne ordninga har to årlege tildelingar, der den andre og siste står for tur i haust.

I 2021 vart det i hovudutval for samferdsel og mobilitet (PS 2/2021) sett av 2 mill. kr. til ordninga for trafikktryggingsaktivitetar. I møtet i trafikktryggingsutvalet 15. mars vart det gjort vedtak om første tildeling frå tilskotsordninga. Her vart det gitt tilsegn om tilskot på til saman 1.408.112 kr, fordelt på 35 ulike aktivitetar. Dermed stod det knappe 600.000 kr igjen til fordeling i haust-tildelinga. Med fylkesrådmannen sitt forslag til ny disponering vert ny saldo i tilskotsordninga på om lag 1,44 mill. kr.

### Vedtakskompetanse

Trafikktryggingsutvalet har mynde til å tildela midlar frå tilskotsordningane til trafikktrygging, inkludert ordninga for kommunale trafikktryggingsplanar. Det ligg til hovudutval for samferdsel og mobilitet å vedta endringar i disponeringa av løyvingsnivå FTU-midlar.

### Vurderingar og verknader

#### Økonomi:

Saka gjeld endringar i disponeringar innanfor løyvingsnivå FTU-midlar. Løyvingsnivået er fastsett i budsjett for 2021.

#### Klima:

Målet med ny disponering er å kunna gi støtte til fleire trafikktryggingstiltak. Trafikktryggingsarbeidet gir viktige bidrag i arbeidet for ei meir klimavenleg reisemiddelfordeling, då tryggleik er ein viktig faktor for å få fleire til å ta beina eller sykkelen fatt.

#### Folkehelse:

Trafikktryggingsaktivitetar kan bidra positivt til folkehelsa, både ved at dei førebyggjer skadar og ulykker, og ved å skapa tryggleik, trafikkforståing og meistring blant trafikantane. Dette kan igjen føra til at fleire vel å gå og sykla.

#### Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi):

Mål 2 i Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 seier at klima og miljø skal vera ein premiss for samfunnsutviklinga. Strategi 2.1 seier at «Vestland skal vere ein pådrivar for klimaomstilling og nullutslepp.» Syner til «Klima» for koplinga her.

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.

#### Fylkesdirektøren si vurdering

I tilskotsordninga for kommunale ts-planar ligg det i retningslinene ei moglegheit for å vurdere å gi eit større tilskot og redusere den kommunale eigendelen dersom samla søknadsbeløp for alle søknadane er lågare enn ramma for tilskotsordninga. Øvre tilskotsgrense per søknad er sett til

150.000 kr, og eigedel-kravet til minimum 50 prosent. Fylkesdirektøren skal samstundes vurdere om ny utlysing eller omfordeling av resterande midlar til andre trafikktryggingstiltak er meir tenleg. Fylkesdirektøren meiner den foreslåtte omdisponeringa av FTU-midlane kan gi meir trafikktrygging for pengane, enn ved å fullfinansiera ts-planane til søkjarkommunane.

## Konklusjon

Fylkesdirektøren meiner det er mest tenleg at resterande midlar i tilskotsordninga for kommunale ts-planar vert overført til ordninga for ts-aktivitetar. Me får då høve til å sikra meir verdifull aktivitet i fylket om pågangen til 2. tildeling frå ordninga vert like god som ved 1. tildeling.