
Saksnr: 2021/5938-7
Saksbehandlar: Lise Ådlandsvik Dobbe

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Vestland ungdomsutval		19.11.2021
Fylkeseldrerådet		17.11.2021
Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne		01.12.2021

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 - høyring

Forslag til vedtak

1. Medverknadsorganet gjev slik uttale:

Samandrag

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 er ein tiltaksplan som presenterer eit samla og breitt spekter av fagleg forankra trafikksikringstiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom dei sentrale trafikksikringsaktørane. Totalt har planen 15 innsatsområde, med 158 tiltak, der fylkeskommunane har ansvar for 19 av dei. Desse 19 tiltaka er felles for alle fylkeskommunane.

Tiltaka i tiltaksplanen skal sikre at ein har stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 350 drepne og hardt skadde i 2030, - av desse maksimalt 50 drepne. Ingen skal omkomme i vegtrafikken i 2050. Dette inneber at talet på drepne og hardt skadde må meir enn halverast frå 2020-2030, medan talet for drepne er ein reduksjon på 46 prosent. Ambisjonen for 2050 inneber at ein for fyrste gong har sett eit tidspunkt for når ein ikkje lenger skal ha omkomne i trafikken.

Høyringsfristen er sett til 31. desember 2021.

Rune Haugsdal
fylkesdirektør

Dina Johanne Lefdal
avdelingsdirektør

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 er ein tiltaksplan som presenterer eit samla og breitt spekter av fagleg forankra tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom dei sentrale trafikksikringsaktørane. Totalt har planen 15 innsatsområde, med 158 tiltak, der fylkeskommunane har ansvar for 19 av dei. Desse 19 tiltaka er felles for alle fylkeskommunane.

Planen bygger på *Meld. St 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP)*.

Prioriteringane i tiltaksplanen er i samsvar med aktørane sine eigne styringsdokument, slik som Statens vegvesen sin gjennomføringsplan 2022-2027 (2033), politiets styringsdokument «Forebygging som politiets hovedstrategi 2012-2025», Trygg Trafikk sin handlingsplan 2022-2023,

fylkeskommunane sine planar for prioritering innanfor trafikksikringsarbeidet og dei åtte storbykommunane sine trafikksikringsplanar.

Tiltaka i tiltaksplanen skal sikre at ein har stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 350 drepne og hardt skadde i 2030, - av desse maksimalt 50 drepne. Ingen skal omkomme i vegtrafikken i 2050. Dette inneber at talet på drepne og hardt skadde må meir enn halverast frå 2020-2030, medan talet for drepne er ein reduksjon på 46 prosent. Ambisjonen for 2050 inneber at ein for fyrste gong har sett eit tidspunkt for når ein ikkje lenger skal ha omkomne i trafikken.

Tiltaksplanen er utarbeidd av Statens vegvesen, Trygg Trafikk, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, fylkeskommunane og åtte storbykommunar. I tillegg har andre nasjonale aktørar og interesseorganisasjonar gjeve innspel til planarbeidet. Høyringsfristen er sett til 31. desember 2021.

Fylkeskommunen si rolle i trafikksikringsarbeidet

Fylkeskommunane er ein stor vegeigar, og har med det ei viktig rolle i det regionale trafikksikringsarbeidet. I tillegg har fylkeskommunane eit lovpålagt ansvar etter Vegtrafikkloven § 40a for å tilrå og samordne tiltak for å fremje trafikktryggleiken i fylket. Dette inneber at fylkeskommunen må ta ei særleg ansvar for det regionale trafikksikringsarbeidet, og utviklinga av dette. Vidare er fylkeskommunen ein stor skuleeigar, har regional planmynde, har ansvaret for kollektivtrafikken, er ansvarleg for folkehelsearbeidet og er ein stor arbeidsgjevar, og kan på den måten utøve og påverke til godt trafikksikringsarbeid gjennom dei rollene.

Vestland fylkeskommune legg nullvisjonen til grunn for sitt trafikksikringsarbeid. I framlegg til Regional transportplan 2022-2033 (RTP) med tilhøyrande handlingsprogram vert det peika på at møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med mjuke trafikantar er av dei største utfordringane.

Kort om innhaldet i tiltaksplanen

Nullvisjonen om ingen drepne eller hardt skadde i vegtrafikken legg til grunn at satsinga skal vere retta mot dei mest alvorlege ulykkene, og der det er mest fare for drepne eller hardt skadde. Dette får følgjer for kva for tiltak som skal prioriterast. Ambisjonen for kor raskt Noreg kan nærme seg nullvisjonen er sett for 2030 og 2050. I tiltaksplanen er det sett mål for tilstandsutviklinga, kalla tilstandsmål, innanfor område der tilstandsendringar er av vesentleg avgjersle for utviklinga i talet på drepne og hardt skadde. Tiltaksplanen gjev ein samla omtale av kva tiltak som skal gjennomførast i perioden. Dette gjeld både vidareføring av pågåande trafikksikringsarbeid og gjennomføring av nye tiltak.

15 ulike innsatsområde og 158 tiltak

Utkastet til tiltaksplan er tredelt, der Del I omhandlar mellom anna mål og ambisjonar for trafikksikringsarbeidet, og val av innsatsområde. I Del II følgjer dei 15 innsatsområda med tilhøyrande ambisjonsnivå og tiltak. I Del III er det tiltak som ikkje naturleg fell inn under dei 15 innsatsområda. Totalt er det formulert 158 tiltak fordelt på 46 aktørar; 10 offentlege aktørar, 18 interesseorganisasjonar, samt fylkeskommunane og åtte storbykommunar. I tillegg har tiltaksplanen fire vedlegg; utviklinga i fylka og dei fylkesvise målkurvane, utviklinga og målkurve for ni storbyområde, ein oversikt over organiseringa av trafikksikringsarbeidet og ei samla oppstilling av alle tiltaka.

Dei 15 innsatsområda er (fylkeskommunen har tiltak innanfor dei som er merka med *kursiv*):

- *Fart* (kap. 4)
- Rus (kap. 5)
- *Bruk av belte i bil og buss og sikring av barn* (kap. 6)
- Uoppmerksomhet (kap. 7)
- *Barn (0-14 år)* (kap. 8)
- *Ungdom og unge førere* (kap. 9)
- Eldre trafikantar (kap. 10)
- *Gående og syklende* (kap. 11)
- *Motorsykkel og moped* (kap. 12)
- Godstransport på vei (kap. 13)
- *Møteulykker og utforkjøringsulykker* (kap. 14)
- Drift og vedlikehold (kap. 15)
- Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet (kap. 16)
- *Trafikksikkerhetsarbeid i private og offentlige virksomheter* (kap. 17)
- Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget (kap. 18)

Innanfor kvart innsatsområde er det sett eit ambisjonsnivå enten som eit mål for tilstandsutviklinga eller ei overordna formulering som gjev retning. Innsatsområda er valt, enten fordi det ved gjennomføring av målretta tiltak er eit stort potensiale for å redusere talet på drepne og hardt skadde, eller fordi dei er viktige i det generelle førebyggjande trafikksikringsarbeidet.

Fylkeskommunane si rolle i dette planarbeidet

I tiltaksplanen som no ligg føre har fylkeskommunane delteke gjennom representantar inn i arbeidsgruppa og styringsgruppa. I tillegg melde kvar av dei ti fylkeskommunane (Oslo er ikkje med her) inn ein representant til å delta i ei fylkeskommunal arbeidsgruppe. Fylkeskommunane har gjeve skriftlege innspel i to omgangar, og innspela har gjeve ei god oversikt over arbeidet som vert gjort i dei ulike fylkeskommunane, og kva for fokusområde og trafikksikringstiltak som er prioritert. Det har vore fire digitale møter i den fylkeskommunale arbeidsgruppa der målet har vore å samle seg om felles tiltak. I tillegg er det eit underliggende mål at tiltaksplanen skal vere eit dokument som alle dei deltakande aktørane oppfattar som forpliktande, og der aktørane ser ein klar samanheng mellom eigen innsats, tilstandsbetringar og reduksjon i talet på drepne og hardt skadde. Det ligg også til fylkeskommunane å sikre at det er ei tydeleg kopling mellom planarbeidet nasjonalt og regional, ref. NTP side 91: «I arbeidet bør det søkes en enda nærmere kobling mellom den nasjonale tiltaksplanen og fylkeskommunenes planer».

Fylkeskommunane er i ein annan posisjon etter 2020, noko som har prega arbeidet. Det regionale nivået er mykje større, og på vegsida har fylkeskommunane fått styrka organisasjonen med solid og brei fagkunnskap knytt til ulike typar trafikksikringstiltak. Det inneber mellom anna at fylkeskommunane i større grad enn tidlegare har tiltak som rettar seg mot det fysiske arbeidet på vegnettet, og av dette følgjer også at dei må ta eit større og tydelegare eigarskap til den delen av tiltaka.

Fylkeskommunale tiltak i tiltaksplanen

Fylkeskommunane har tiltak innanfor innsatsområde der fylkeskommunane har tydelege «verktøy», noko som inneber at tiltaka er bundne opp til dei områda som fylkeskommunane i særleg grad kan ha innverknad på, og rår over. I arbeidet er det lagt stor vekt på at tiltaka skal vere tydeleg retta inn mot nullvisjonsarbeidet, vere av eit rimeleg omfang og ikkje minst kunne famne om alle fylkeskommunane. Det vil seie at tiltaka er formulert slik at alle fylkeskommunane kan stille seg bak. Dette inneber at tiltaka jamt over har ei meir generell formulering enn mange av dei andre tiltaka i planen. Grunnen er at fylkeskommunane er ulike, og den einskilde fylkeskommunen skal sjølv få detaljere innhaldet i tiltaket i tråd med sitt arbeid. Totalt har fylkeskommunane 19 felles tiltak fordelt på 8 av dei 15 innsatsområda. Desse 19 tiltaka skal fylkeskommunane rapportera på årleg. I det vidare følgjer ein enkel oversikt over desse.

I tillegg til dei 19 felles tiltaka har fylkeskommunane Agder og Innlandet eit tiltak kvar som berre dei er ansvarleg for å følgje opp, men desse vert ikkje gått nærare inn på her.

Eit innsatsområde som fylkeskommunane ikkje har tiltak innanfor i planen er drift og vedlikehald. Drift og vedlikehald er eit viktig område for trafikksikringa langs fylkesvegnettet, og noko som fylkeskommunane bør prioritere høgt. I arbeidet med tiltaksplanen så vart det likevel slik at det ikkje vart formulert felles tiltak for dette innsatsområdet. Dette må den einskilde fylkeskommune gjere i eigne planverk.

Fart

Statens vegvesen vil, i samarbeid med fylkeskommunene, gjennomføre en kartlegging for å identifisere riks- og fylkesveger som oppfyller kriteriene for streknings-ATK eller punkt-ATK (tiltak 2).

Dette er eit nytt innsatsområde for fylkeskommunane. Det er vel kjent at for høg fart skapar farlege situasjonar, og fylkeskommunen ønskjer å ta meir aktivt del i arbeidet med å sikre at fartsgrensa vert overhalde. I fyrstnemnde tiltak vil dette skje i samarbeid med Statens vegvesen (SVV) ettersom SVV har eit særleg ansvarleg for automatisk trafikkontroll (ATK) saman med politiet.

Fylkeskommunene vil starte arbeidet med å kartlegge bruken av fartsgrensene 60 km/t og 90 km/t for å sikre at fylkesvegene er skiltet i henhold til gjeldende fartsgrensekriterier (tiltak 5).

Fylkeskommunane ser at det kan vere behov for å sjå på nokre av fylkesvegane med tanke på rett skilting etter fartsgrensekriteria. Dette er eit omfattande arbeid, og kartlegginga kan føre med seg

behov for tiltak gjennom auka midlar. Det vert difor lagt opp til ein oppstart av arbeidet, der utvalde strekningar vert sett nærare på.

Bruk av belte i bil og buss og sikring av barn

Fylkeskommunene vil gjennomføre tiltak for at barn er lovmessig sikret under skoletransport, herunder gjennom atferdsrettede tiltak og gjennom krav til sikringsutstyr i buss (tiltak 29).

I og med at fylkeskommunen både har eit trafikksikringsansvar og er ansvarleg for kollektivtrafikken i fylket har ein høve til å setje eit ekstra fokus på bruk av bilbelte i buss. Fylkeskommunen har førebels ikkje planlagt konkrete tiltak, men dette vil utarbeidast i samarbeid med Skyss i planperioden.

Barn 0-14

Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene vil gjennomføre fysiske tiltak for å motvirke ulykker med barn og unge på skoleveg (tiltak 48).

Dette er eit høgt prioritert område for Vestland, og i forslag til RTP er det lagt til grunn at det vert prioritert midlar til fysiske trafikksikringstiltak i Vestland i planperioden.

Fylkeskommunene skal støtte og oppmuntre kommuner og frivillige organisasjoner til å gjennomføre tiltak som gir økt trafikksikkerhet for skolebarn langs skoleveger og i nærmiljøet, og som bidrar til sikker atferd hos barn og unge (tiltak 49).

Fylkeskommunen har gjennom fylket sitt trafiktryggingsutval (FTU) midlar til trafikantretta tiltak, mellom anna gjennom ulike typar tilskotsordningar retta mot kommunar, skular, lag og liknande. I tillegg er fylkeskommunen, saman med Trygg Trafikk Vestland, ein ressurs for kommunane og andre når det gjeld kunnskap og kompetansedeling om ulike typar tiltak som kan rettast mot barn og unge lokalt.

Ungdom og unge bilførere

Fylkeskommunene og Oslo kommune vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet og andre samarbeidspartnere, arbeide aktivt med trafikksikkerhet for avgangselevane på videregående skole (tiltak 60).

Dette tiltaket skal sikre at det vert arbeidd aktivt og målretta inn mot avgangselevane/russen på dei vidaregåande skulane. Fylkeskommunen har i mange år hatt eit nært samarbeid med hovudrussestyret/russerådet, Trygg Trafikk og andre samarbeidspartnarar i Vestland for ulike kampanjar og arrangement.

Fylkeskommunene og Oslo kommune vil gjennomføre tiltak for å påvirke til god trafikksikkerhetsatferd hos ungdom i vidaregåande opplæring inkludert lærlingar (tiltak 61).

Fylkeskommunen har gjennom sitt ansvar for vidaregåande opplæring eit særleg godt høve til å kunne påverke fokuset på trafiktryggleik i den vidaregåande skulen. Dette er eit utsett aldersgruppe, med høg risikofaktor. Trafikksikringsarbeidet inn mot denne aldersgruppa må ha ei fast ramme, gjerne i kombinasjon med ulike kampanjar og kopla til læremåla i skulen. Mange vidaregåande skular søker støtte til sitt trafikksikringsarbeid gjennom tilskotsordninga til fylkeskommunen.

Gående og syklende

Fylkeskommunene vil i perioden 2022-2025 tilrettelegge for gående og syklende på om lag XXX km av fylkesvegnettet, hvorav om lag XXX km i byer og tettsteder (tiltak 72).

(XXX vert utfylt i den endelege utgåva av dokumentet)

Mjuke trafikantar er eit viktig satsingsområde for Vestland fylkeskommune i tråd med nullvekstmålet og at fleire born og unge skal gå og sykle til skulen. Det vert årleg sett av eigne midlar til gang- og sykkeltiltak, og i tillegg kjem midlane gjennom større vegprosjekt og tiltak i bompengepakane. Det er ikkje alltid eit markert skilje mellom reine gå- og sykkeltiltak og trafikksikringstiltak. Tiltak retta mot mjuke trafikantar er i stor grad knytt til skuleveg og tettstadsutvikling.

Fylkeskommunene vil foreta trafikksikkerhetsvurderingar av prioriterte sykkeltraseer, og sikre prioritering av midler til gjennomføring av tiltak (tiltak 75).

Bakgrunnen for tiltaket er dei store mørketala for sykkelulykker. Fylkeskommunane vart difor samde om at fylkeskommunal innsats på dette området burde løftast inn i tiltaksplanen gjennom eit eige tiltak. Fylkeskommunen må med dette setje i gang eit arbeid der ein vel ut sykkeltrasear med sikte på å betre trafikksikringa på strekningane. Kor omfattande desse vurderingane skal vere med omsyn til ressursar og midlar er opp til kvar einiskild fylkeskommune.

Fylkeskommunene vil, gjennom ulike tiltak og virkemidler, påvirke til økt bruk av sykkelhjelme og refleks (tiltak 78).

Fylkeskommunen har gjennom FTU midlar til innkjøp av refleksar til utdeling. I tillegg så bør det, sett i lys av berekraftsmåla, arbeidast med tiltak retta mot auka bruk av eksisterande refleksar som framleis er i god stand. Gjennom tilskotsordninga til FTU er det fleire tiltak som rettar seg inn mot både refleks og sikringsutstyr for sykkel.

Motorsykel og moped

Fylkeskommunene vil legge til rette for en samordnet innsats mot MC-ulykker (tiltak 83).

Dette er eit nytt innsatsområde for fylkeskommunane. MC-førarar er ei risikogruppe i trafikken, og fylkeskommunane var samde om at fylkeskommunal innsats på dette området burde løftast inn i tiltaksplanen gjennom eit eige tiltak. Arbeidet retta mot MC kan omfatte både fysiske og trafikantretta tiltak, og det er ulikt korleis dei ulike fylkeskommunane løyser dette. For Vestland sin del så må ein koma attende med konkretisering av oppfølginga av dette tiltaket.

Møteulykker og utforkjøringsulykker

Fylkeskommunene vil på bakgrunn av gjennomgang av fylkesvegnettet plukke ut strekninger som er egnet for etablering av forsterket midtoppmerking ut fra gjeldende kriterier. Fylkeskommunene vil etablere forsterket midtoppmerking på disse strekningene når de blir reasfaltert (tiltak 105).

Møteulykker er ei av de største utfordringane på vegnettet i Vestland. Forsterka midtoppmerking omfattar ulike typar midtoppmerking som er forsterka med fresing i asfaltdekket. Undersøkingar viser at dette gjev ein tydeleg trafikksikringsgevinst, og har ein langt lågare kostnad enn bygging av midtrekkverk. Tiltaket er knytt til fylkesveggar med fartsgrense ≥ 70 km/t og asfaltert vegbredde på $\geq 7,5$ meter. I ei slik vurdering må ein sjå til at omsynet til gåande og syklende er teken i vare. Det ligg i tiltaket at fylkeskommunen må gjere eit utval med omsyn til strekningar som kan får etablert forsterka midtoppmerking.

Fylkeskommunene vil gjennom en systematisk tilnærming prioritere tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker på fylkesvegnettet. Tiltakene gjennomføres i etterkant av TS-inspeksjoner eller forenklete metoder som på et faglig grunnlag peker ut hvor det er høy risiko for utforkjøringsulykker (tiltak 107).

Ulykestala viser at utforkjøringsulykker er ei tydeleg utfordring på fylkesvegnettet i Vestland. Ut frå dette er naudsynt å arbeide systematisk for å redusere risikoen for denne type ulykker, og tiltaket legg opp til eit systematisk arbeid med sikte på utbetringstiltak. Val av metodikk og tiltak vil variere, og dette er også eit kostnadsspørsmål.

Trafikksikkerhetsarbeid i private og offentlige virksomheter

Storbykommunene vil ha gyldige og operative trafikksikkerhetsplaner i planperioden. Fylkeskommunene vil i samarbeid med Trygg Trafikk bidra til at også de øvrige kommunene skal ha gyldige og operative trafikksikkerhetsplaner. Det er et mål at minst 300 kommuner skal ha operative trafikksikkerhetsplaner per 1/1-2026 (tiltak 129).

Kommunale trafikksikringsplanar er eit godt verktøy for kommunane for å kunne tydeleggjere mål og tiltak. Planar som omfattar breidda i det kommunale trafikksikringsarbeidet gjev retning på arbeidet. No er det 25 kommunar i fylket som har gyldig plan. FTU har ei eiga tilskotsordning som rettar seg mot kommunar som ønskjer å utarbeide og rullere kommunale trafikksikringsplanar. Fylkeskommunen bidreg også med kunnskap og kompetanse ved utarbeiding av nye planar.

Trygg Trafikk vil, i samarbeid med fylkeskommunene, arbeide for at det per 1/1-2026 skal være minst 200 kommuner som skal være godkjent som Trafikksikker kommune, og at allerede godkjente kommuner blir regodkjent (tiltak 132).

Det er no 8 kommunar i Vestland som er godkjent som Trafikksikker kommune. Arbeidet har halde ein stødig kurs i Vestland sidan oppstarten i 2016, men ein ser at siste året har det flata ut. Noko av dette har samanheng med kommunesamanslåingar som førte med seg at godkjenningsstempelet forsvann, og at «nye» kommunar ikkje har hatt rom for å gå i gang med arbeidet. Det er behov for å styrka satsinga på Trafikksikker kommune, og å auke kunnskapsnivået om kva ordninga inneber og på kva måtar den styrkar det lokale trafikksikringsarbeidet.

Fylkeskommunene vil utarbeide planer og/eller strategier for trafikksikkerhet med god involvering og politisk forankring. Disse skal kobles tett til den nasjonale tiltaksplanen (tiltak 133).

Forslaget til RTP legg til grunn ei satsing på trafikksikringsarbeidet i Vestland i kommande planperiode. Fylkeskommunen er også i gang med å utarbeide eit handlingsprogram for trafikksikring for neste fireårsperiode, som vil detaljere satsinga i større grad. Ved utarbeiding av andre planar bør det så langt som råd gjerast ei vurdering om kor vidt trafikksikringsarbeidet bør omtalast.

Fylkeskommunene vil oppfordre de lovpålagte medvirkningsorganene (dvs. eldreråd, råd for personer med funksjonsnedsettelse og ungdomsråd/medvirkningsorgan for ungdom) til å bidra inn i fylkeskommunens trafikksikkerhetsarbeid og arbeide aktivt med trafikksikkerhet inn mot sine grupper (tiltak 134).

Fylkeskommunane er samde om at ein i enno større grad enn tidlegare bør samhandla med dei lovpålagte medverknadsorgana. I og med at fylkeskommunane er så ulike, så vart det ikkje konkretisert i tiltaket korleis dette skulle skje. For Vestland sin del så deltek allereide ein representant frå Vestland ungdomsutval på møta i FTU, og i arbeidet med handlingsprogrammet for trafikksikring så er organa invitert inn. I det vidare så bør ein gå i dialog med organa for å konkretisere meir korleis dei ser føre seg å bidra og korleis dei kan arbeide med trafikksikring.

Fylkeskommunene vil videreutvikle og forsterke det fylkeskommunale trafikksikkerhetsforumet som en møteplass for erfaringsdeling og ny kunnskap (tiltak 135).

Fylkeskommunalt trafikksikkerhetsforum vart etablert i 2018, og skal vere ein møteplass for erfaringsutveksling og kunnskapsdeling knytt til det fylkeskommunale trafikksikringsarbeidet. Som ein del av dette ligg også dei felles oppfølgingstiltaka i den nasjonale tiltaksplanen. Vestland fylkeskommune ser verdien av ein slik møteplass, og stør oppunder tiltaket.

Fylkeskommunene vil arbeide med sikte på å bli godkjent som Trafikksikker fylkeskommune. Trygg Trafikk vil legge til rette for fylkeskommunes arbeid (tiltak 136).

Trygg Trafikk har utarbeidd eigne kriterium for Trafikksikker fylkeskommune, der målet er at fylkeskommunane skal arbeide systematisk og på tvers av sektorar med trafikksikring, basert på eksisterande lovverk. Nokre av fylkeskommunane er no i gang med denne prosessen. For Vestland sin del så har fokuset vore på arbeidet med Trafikksikker kommune med tilhøyrande godkjenningsprosessar og oppfølging, og ein har difor ikkje sett på eigen organisasjon. Endringane som følgje av regionreforma har vore omfattande også organisatorisk sett. Ei godkjenning som trafikksikker fylkeskommune vil vere eit solid grunnlag å ha for utviklinga av det vidare trafikksikringsarbeidet i organisasjonen/fylkeskommunen, men det krev at alle einingar bidreg for å kunne oppfylle kriteria og verte godkjent. Om det vert for omfattande, så kan ein likevel sjå til kriteria og bruke desse som rettesnor når ein skal utforme det organisatoriske trafikksikringsarbeidet i fylkeskommunen. Skal Vestland fylkeskommune i gang med dette arbeidet med sikte på godkjenning, så rår fylkesdirektøren til at dette vert å handsama i ei eiga sak.

Fylkesvise målkurver

Ambisjonen om maksimalt 350 drepne og hardt skadde i 2030, og ingen omkomne i trafikken i 2050 ligg som premisse for tiltaksplanen. Denne ambisjonen er svært høg! Med eit slikt krevjande måltal å nå, så må planen omfatte eit breitt sett av ulike typar tiltak i tråd med nullvisjonen. Til liks med dei to føregåande tiltaksplanane (2014-2017) og (2018-2021) så er det nasjonale måtalet brote ned på fylkesnivå, der dei fylkeskommunale kurvene viser den nødvendige utviklinga dersom fylka skal ha same prosentvise nedgang. For Vestland sin del er det sett eit mål om maksimalt 44 drepne og hardt skadde i 2030. Opphavet til kurven finn ein i NTP 2014-2023.

Vedtakskompetanse

Reglement for medverknadsorgana pkt. 2a, «Medverknadsorgana kan innanfor sitt arbeidsområde gje uttale til saker som andre fylkeskommunale organ legg fram».

Vurderingar og verknader

Økonomi:

Saka gjeld ulike typar tiltak innanfor trafikksikringsarbeidet i Vestland. Løyvinga for tiltaka ligg i hovudsak innafor fylkesvegbudsjettet, der dei fleste tiltaka er knytt til FTU-midlane.

Klima:

Målet med tiltaksplanen er å synleggjere og ansvarleggjere kva for trafikksikringstiltak som bør gjennomførast i nullvisjonsarbeidet. Trafikksikringsarbeidet er eit viktige bidrag inn i arbeidet for ei meir klimavenleg reisemiddelfordeling, då trafikksikring er ein viktig faktor for å få fleire til å gå og sykle.

I tillegg må utforminga/implementeringa av tiltaka vurderast opp mot FN sine berekraftsmål. Dette gjeld for eksempel tiltak som er knytt til forbruksmateriale, slik som refleksartiklar og premiering ved lokale arrangement, knytt til berekraftsmål 12 «Ansvarleg forbruk og produksjon».

Folkehelse:

Tiltaka vil kunne gje auka mobilitet for fleire, noko som kan ha positiv innverknad på livskvalitet, inkludering og redusere sosial ulikskap. Særleg vil trafikksikringsaktivitetar 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):

Tiltaka står opp om mål og strategiar i utviklingsplanen for Vestland om å tilby trygg mobilitet for alle for eksempel gjennom trygge lokalsamfunn og gode skuleveggar. I tillegg har planen fokus på samarbeid og utvikling av fagfeltet.

Berekraftsmål 11 «Berekraftige byar og lokalsamfunn» er tydeleg på at lokalsamfunna er berebjelkane i ei berekraftig samfunnsutvikling. Ein del av det fylkeskommunale trafikksikringsarbeidet er å leggje til rette for at kommunar og lokalsamfunn kan få rom og ressursar til sjølv å utvikle gode verktøy for å auke trafikksikringa i sitt område.

Eit auka fokus på samarbeid og at ulike typar aktørar som ein heilskap kan utgjere ein skilnad, er også i tråd med berekraftsmål 17 «Samarbeid for å nå måla».

Konklusjon

Fylkesdirektøren merkar seg at innsatsområda og tiltaka i tiltaksplanen fell godt saman med dei felte som fylkeskommunen har behov for å styre sett i lys av ulykkesstatistikken, slik som tilrettelegging for mjuke trafikantar og arbeidet med møte- og utforkøyringsulykker. Vidare ser fylkesdirektøren svært positivt på at det mellom fylkeskommunane er semje om kva for tiltak som bør satsast på dei neste fire åra. Dette gjev eit godt grunnlag for samarbeid og vidareutvikling av tiltaka på tvers av fylkesgrensene. Som den største vegeigaren i landet er det naturleg at fylkeskommunane tek eit større ansvar for å løfte trafikksikringsarbeidet enn tidlegare. Også om ein ser innom fylkesgrensa så er det mange ulike aktørar som har eit eller fleire tiltak i planen. Gjennom fylkeskommunen sitt lovpålagte ansvar innanfor trafikksikringsarbeidet om å tilrå og samordne trafikksikringsarbeidet, ref. vegtrafikklova § 40a, så rår fylkesdirektøren til at Vestland fylkeskommune legg til rette for ei styrka samhandling med dei aktørane som står bak tiltaksplanen, slik at det breie trafikksikringsarbeidet i Vestland kan utviklast ytterlegare og gje synergiar.

Dei 19 oppfølgingspunkta som fylkeskommunane har fått ansvaret for dekkjer fylkeskommunane sitt trafikksikringsarbeid på ei god måte, og er eit løft for samordninga og styrkinga av trafikksikringsarbeidet i fylket. Fylkesdirektøren rår til at fylkestinget stø oppunder Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025, og dei 19 tiltaka som ligg til fylkeskommunen.