



Arkivnr: 2014/13889-51  
Saksbehandlar: Lise Fauskanger Ådlandsvik

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Fylkestrafikksikringsutvalet i Hordaland		30.11.2016

## Evaluering av pilotprosjektet Trafikksikker kommune 2014-2016

### Samandrag

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2014-2017* er det sett som mål at alle fylkeskommunane skal ha godkjent tre Trafikksikre kommunar i perioden, medan det i *Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014-2017* er sett eit resultatmål på 10 kommunar i perioden.

Som ein del av arbeidet med *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2014-2017* og *Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014-2017*, vart det vedteke at fylkeskommunen ved Fylkestrafikksikringsutvalet (FTU) og Trygg Trafikk saman skulle samarbeide om Trafikksikker kommune-konseptet. Trafikksikker kommune er ei godkjenning som Trygg Trafikk gjev ein kommune når denne har oppfylt eit bestemt sett med kriteria. Som ein fyrste ledd i å implementere Trafikksikker kommune i Hordaland, vart det etablert eit pilotprosjekt med tre pilotkommunar; Austrheim, Lindås og Vaksdal. I tillegg skulle det arbeidast for implementere ei slik ordning i fylkeskommunen. FTU vedtok oppstart av pilotprosjektet i sak PS 11/2014 i desember 2014. FTU var prosjekteigar, medan prosjektgruppa bestod av distriktsleiar i Trygg Trafikk Hordaland, representant for folkehelsearbeidet i fylkeskommunen (regionalavdelinga) og sekretær i FTU (samferdselsavdelinga). Vaksdal og Austrheim signerte intensjonsavtale i januar 2015, medan Lindås kommune signerte intensjonsavtale i juni 2015.

### Forslag til vedtak

1. Fylkestrafikksikringsutvalet tek evaluering av pilotprosjektet Trafikksikker kommune til orientering.
2. Fylkestrafikksikringsutvalet merkar seg at Hordaland si målsetjing om å godkjenne ti kommunar i perioden 2014-2017 ikkje let set gjere, men at Hordaland likevel har nådd det nasjonale målet om tre kommunar i perioden.
3. Fylkestrafikksikringsutvalet ber om at det vert lagt fram ei sak om av kva ressursar som trengs for å godkjenne fleire kommunar, og å følgje opp allereie Trafikksikre kommunar.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

## Fylkesrådmannen, 04.11.2016

### Bakgrunn

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2014-2017* er det sett som mål at alle fylkeskommunane skal ha godkjent tre Trafikksikre kommunar i perioden, medan det i *Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014-2017* er sett eit resultatmål på 10 kommunar i perioden.

Som ein del av arbeidet med *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2014-2017* og *Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014-2017*, vart det vedteke at fylkeskommunen ved Fylkestrafikksikringsutvalet (FTU) og Trygg Trafikk saman skulle samarbeide om Trafikksikker kommune-konseptet. Trafikksikker kommune er ei godkjenning som Trygg Trafikk gjev ein kommune når denne har oppfylt eit bestemt sett med kriteria. Som ein fyrste ledd i å implementere Trafikksikker kommune i Hordaland, vart det etablert eit pilotprosjekt med tre pilotkommunar; Austrheim, Lindås og Vaksdal. I tillegg skulle det arbeidast for implementere ei slik ordning i fylkeskommunen. FTU vedtok oppstart av pilotprosjektet i sak PS 11/2014 i desember 2014. FTU var prosjekteigar, medan prosjektgruppa bestod av distriktsleiar i Trygg Trafikk Hordaland, representant for folkehelsearbeidet i fylkeskommunen (regionalavdelinga) og sekretær i FTU (samferdselsavdelinga). Vaksdal og Austrheim signerte intensjonsavtale i januar 2015, medan Lindås kommune signerte intensjonsavtale i juni 2015.

### Om organiseringa av arbeidet i dei ulike kommunane

Dei tre kommunane valde å organisere arbeidet sitt på ulike måtar og med ulike verkemiddel. Austrheim kommune valde to representantar frå teknisk etat til å ha hovudansvar for vidare framdrift. Lindås kommune hadde ein deltidstilsett trafikksikringskoordinator, som hadde særleg prioritet knytt til Trafikksikker kommune-arbeidet. Vaksdal valde si eiga løysing, med ei breitt samansett prosjektgruppe, der kommunalsjef for oppvekst var prosjektleiar. Prosjektgruppa hadde òg ressurspersonar frå kvar sektor. Deltaking i prosjektet skulle forankrast hjå ordførar og i administrativ leining. Alle kommunane var opptekne av politisk forankring, og hadde eigne vedtak om at «Trafikksikker kommune» var noko dei ønskte å implementere som ein del av den kommunale verksemda. Som ein ser av organiseringa var den organisatoriske forankringa relativt ulik frå kommune til kommune. Likevel hadde dei tre kommunane god framdrift i prosjektet, og gjennomført aktivitetar i tråd med programmet trafikksikker kommune for etterkvart å få godkjenninga på plass. Aktivitetar som kommunane deltok på var til dømes barnehagekurs, workshop for alle sektorar, kurs for helsesystrar, rettleiingsmøter, nettverkstreff for lærarar og samling for kontaktpersonane i dei ulike kommunane.

### Erfaringar frå pilotprosjektet i kommunane

Som i eitkvart pilotprosjekt har det vore utfordringar og forbetringspotensial, særleg i perioden der distriktsleiarstillinga i Trygg Trafikk var vakant. Kontaktpersonane har i periodar peika på at dei har hatt mykje ansvar på eige hand, og etterspurt enno tettare oppfølging. Det er viktig lærdom å ta med seg vidare.

Dei tre pilotkommunane sine kontaktpersonar har jobba samvitsfullt, jamt og godt med konseptet, og har i ulik grad etterspurt hjelp og støtte frå Hordaland fylkeskommune og Trygg Trafikk. Særleg Vaksdal kommune klarte å engasjere breitt med tiltak også utover krav og kriterium i samband med Trafikksikker kommune-konseptet. Oppvekstsektoren gjorde ein framifrå innsats, og meir enn det som både kan krevjast og ventast. Nøkkelen til det breie engasjementet ligg truleg dels i konteksten ein har med trafikulykker, særleg langs E16, samt ei breitt samansett og tverrfagleg prosjektgruppe der ein har drege i lag og i same retning. Det gjorde òg sitt til at Vaksdal kommune var den første kommunen som vart godkjent som Trafikksikker kommune i januar 2016. Austrheim kommune kom etter i april 2016, medan Lindås kommune vart godkjent i mai 2016. At Austrheim kommune vart godkjent ei lita stund etter Vaksdal kommune heng òg saman med at kommunen jobba med trafikksikringsplanen, som er eitt sentralt element i Trafikksikker kommune-konseptet. Lindås var den siste kommunen som vart godkjent, noko som òg var naturleg med tanke på at dei kom seinare i gang med prosjektet enn dei to andre kommunane.

Ut frå dei erfaringane som ein har med pilotprosjektet tek ein med seg at det overfor nye kommunar vil verte gjennomført orienteringar for kommunestyra, administrative møter med prosjektgruppene, workshop for sektorane på eit tidlegare tidspunkt, i tillegg til å ha eigne samlingar for kontaktpersonane/prosjektleiarane.

I 2016 er det arbeidd med å få nye kommunar inn i arbeidet. Her ser ein tydelegare suksessfaktorar og forbetringpunkt, og det har mellom anna vore peika på kva organisering som ser ut til å ha best effekt. Erfaringsmessig ser ein at dess breiare prosjektgruppa er var samansett, og dess betre prosjektet var forankra i leiinga, dess lettare er det for kontaktpersonane å ha god framgang i prosessen. Med ei slik organisatorisk forankring treng heller ikkje kontaktpersonane nytte tid på å forklare andre innanfor ulike sektorar kva «Trafikksikker kommune er og kva som må til for å få kriteria på plass». Felles, sektorvise møter mellom kommunane og Trygg Trafikk bidreg òg til å informere og rettleie dei ulike einingsleiarane, rektorane, barnehagestyrarane med fleire til å få jobben gjort. Det er ein sentral grunn til å syte for at desse møta vert gjennomført relativt raskt etter at intensjonsavtalen er signert og prosjektgruppa har starta sitt arbeid med kartlegging, tiltaksplan og framdriftsplan.

### **Om «Trafikksikker fylkeskommune»**

I pilotprosjektet låg det også til grunn eit ønskje om å implementere ei tilsvarende ordning som Trafikksikker kommune i fylkeskommunen. I pilotprosjektfasen skulle det utarbeidast kriteria og ein plan for implementering. Det er Trygg Trafikk sentralt som eig Trafikksikker kommune, og spørsmålet om «Trafikksikker fylkeskommune» er difor løfta dit. Dersom ein skal etablere prosjektet «Trafikksikker fylkeskommune» må det skje gjennom Trygg Trafikk sentralt, og vere sams for alle fylkeskommunane. Det er eit omfattande arbeid å etablere eit prosjekt som rettar seg mot fylkeskommunen, - då det må utarbeidast eigne kriteria som knyter seg til fylkeskommunen sine ansvarsområder, organisasjon og struktur. Det som ligg i Trafikksikker kommune kan ikkje overførast. Oppfølginga av dette vil også krevje store ressursar både hjå Trygg Trafikk sentralt, lokalt og hjå fylkeskommunen sjølv. Trygg Trafikk sentralt har sitt fokus og kapasitet retta mot arbeidet med Trafikksikker kommune, og dei måla som er sett i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikring 2014-2017, og har difor ikkje høve til å gå vidare med å etablere eit konsept for «Trafikksikker fylkeskommune» no.

### **Fylkesrådmannen sine kommentarar**

Trafikksikker kommune er ein ny utviklande måte å drive heilskapleg trafikksikringsarbeid på, gjennom samhandling om same måla på tvers av ulike sektorar i kommunane (og fylkeskommunen). Dette er for mange ein ny måte å tenkje trafikksikringsarbeid på i kommunane, og krev ei tilnærming som er godt forankra.

For å lukkast med Trafikksikker kommune-arbeidet i var det etter fylkesrådmannen si vurdering viktig å starte med å etablere eit pilotprosjekt. Ut frå dette kan ein seie at implementeringa av Trafikksikker kommune-prosjektet har vore vellukka. Kommunane har synt engasjement, vilje til forankring og gjennomføringsevne. Med unntak av perioden der distriktsleiarstillinga i Trygg Trafikk var vakant, har også oppfølginga vore tett og god. Variasjonen i oppfølging har vore eit resultat av etterspurnaden frå dei ulike kommunane sjølve, men alle dei tre kommunane har vorte prioritert i trafikksikringsarbeidet, særleg med tanke på kurs, nettverkssamlingar, treff med vidare. Forbetringpunkta som ein tek med seg vidare til dei nye kommunane handlar særleg om organisatorisk forankring, tverrfagleg samansetning av arbeidsgruppe og at oppvekstsektor og folkehelseperspektivet er kopla tett på arbeidet. Fylkesrådmannen vil og vere tydeleg på at arbeidet frå intensjonsavtale er underskrive til godkjenning føreligg normalt sett krev minst eitt år. Ressursmessig verkar det òg å vere nok med tre kommunar i kvar omgang, sidan arbeidet krev ei viss systematisk oppfølging. Desse førebelse funna er det naturleg å ta omsyn til i planlegging og utforming av ny Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland (2018-2021).