



RF – Rogalandforskning



Universitetet  
i Stavanger

**Christin Berg og Kjell Harald Olsen**

## **Hva betyr organisering for trafikksikkerhetsarbeidet i fylker og kommuner?**

Rapport RF – 2005/025

Prosjektnummer: 7252112  
Prosjektets tittel: Evaluering av trafikksikkerhetsarbeidet i fylkeskommunene og et utvalg kommuner  
Kvalitetssikrer: Gottfried Heinzerling  
Oppdragsgiver: Staten vegvesen, Vegdirektoratet  
ISBN: 82-490-0343-8  
Gradering: Åpen

## **Forord**

Denne evalueringen er utarbeidet av Universitetet i Stavanger og RF – Rogalandforskning på oppdrag for Statens vegvesen, Vegdirektoratet. Vi har undersøkt trafikksikkerhetsarbeidet i fylkeskommuner og kommuner og hvilken betydning organisering har i dette arbeidet. Det er mange som har gitt nyttige bidrag i evalueringen, og som det derfor bør rettes en takk til. Det gjelder alle som tok seg tid til å svare på skjemaundersøkelsen og i særdeleshet alle vi intervjuet i de tre fylkene og ni kommunene som vi undersøkte i dybden.

Prosjektet har hatt en referansegruppe bestående av Richard Muskaug, Vegdirektoratet (leder), Elin Børrud, Veg- og trafikkavdelingen Region sør, Drammen distriktsvegkontor, Mette Magnussen, Trygg Trafikk, Tønsberg distriktsvegkontor, Susanne Bratli, Nord-Trøndelag fylkeskommune og Trond Kristoffersen, Vestoppland politidistrikt. Vi vil rette en spesiell takk til oppdragsgiver og referansegruppen for prosjektet for konstruktive tilbakemeldinger og samarbeid.

Stavanger, 07. april 2005

Kjell Harald Olsen

Universitetet i Stavanger/  
RF - Rogalandforskning

Christin Berg

RF – Rogalandforskning

## Innhold

Forord .....	i
Sammendrag .....	vi
<b>1 INNLEDNING .....</b>	<b>1</b>
1.1 Bakgrunn og formål .....	1
1.2 Evalueringsmodell.....	2
1.3 Noen sentrale aktører i det fylkeskommunale og kommunale trafikksikkerhetsarbeidet. ....	4
<b>2 METODE.....</b>	<b>6</b>
<b>3 SKJEMAKARTLEGGING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET.....</b>	<b>8</b>
3.1 Fylkene .....	9
3.1.1 Nøkkeltall om fylkene i Norge.....	9
3.1.2 Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet i fylkene .....	10
3.1.3 Trafikksikkerhetsutvalgets budsjett .....	13
3.1.4 Samarbeidsrelasjoner og faglig fokus i trafikksikkerhetsarbeidet .....	15
3.1.5 Oppsummering .....	21
3.2 Kommune .....	22
3.2.1 Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene.....	22
3.2.2 Trafikksikkerhetsutvalgets budsjett .....	24
3.2.3 Samarbeidsrelasjoner og faglig fokus i trafikksikkerhetsarbeidet .....	25
3.2.4 Oppsummering .....	28
<b>4 ORGANISERINGEN AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I TRE FYLKER OG NI KOMMUNER.....</b>	<b>29</b>
4.1 Hordaland fylke.....	30
4.1.1 Hordaland fylkes trafikksikkerhetsråd .....	31
4.1.2 Bergen kommune .....	36
4.1.3 Voss kommune.....	38
4.1.4 Etne kommune .....	42
4.2 Nord-Trøndelag fylke.....	45
4.2.1 Nord-Trøndelag fylkes trafikksikkerhetsutvalg .....	45
4.2.2 Steinkjer .....	51

4.2.3	Meråker .....	53
4.2.4	Fosnes.....	56
4.3	Vestfold fylke.....	58
4.3.1	Vestfold fylkes trafikksikkerhetsutvalg og samarbeidsutvalg .....	58
4.3.2	Tønsberg.....	62
4.3.3	Larvik .....	64
4.3.4	Andebu .....	67
4.4	Oppsummering av trafikksikkerhetsarbeidet i tre fylker og ni kommuner.....	70
5	DRØFTING OG KONKLUSJON.....	74
5.1	Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i fylkene .....	74
5.1.1	Organiseringen av fylkestrafikksikkerhetsarbeidet.....	75
5.1.2	Budsjett og ansvar .....	76
5.1.3	Politisk forankring.....	76
5.1.4	Administrativ forankring.....	77
5.1.5	Samarbeidsrelasjoner .....	77
5.1.6	Individuelle egenskaper.....	77
5.1.7	Effekter på trafikksikkerheten.....	78
5.2	Organisering i kommunene .....	78
5.3	Statlige endringsimpulser.....	79
5.3.1	Nullvisjonen .....	79
5.3.2	Kravet om trafikksikkerhetsplaner i kommunene for å få tilskudd (Aksjon skoleveg). .....	80
5.3.3	Aksjon skoleveg – inn i rammetilskuddsordningen til fylkene i 2001.....	81
5.3.4	Omorganiseringen i Statens vegvesen. ....	81
5.3.5	Omorganiseringen i Politiet. ....	82
5.3.6	Oppsummering .....	82
5.4	Konklusjoner .....	82
	Vedlegg.....	87

## Figurer

- Figur 1. Veien fra statlige føringer og endringsimpulser via modell for organisering av trafikksikkerhetsarbeid til effekter på trafikksikkerheten..... 3
- Figur 2. Vektlegging på ulike aktiviteter i kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Andel svar i prosent og antall kommuner er angitt i figuren..... 25

## Tabeller

- Tabell 1. Offentlig veg totalt og foredelt prosentvis på riks-, fylkes- og kommunale veger. Fylkene rangert etter antall innbyggere. .... 9
- Tabell 2. Sammenhengen mellom om trafikksikkerhetsutvalget i fylket er politisk ledet eller ikke og hvor stor innflytelse det har i fylkespolitikken.(15 fylker)..... 11
- Tabell 3. De mest sentrale aktørene i fylkes trafikksikkerhetsarbeid..... 12
- Tabell 4. Antall politikere og konsultative representanter i fylkenes trafikksikkerhetsutvalg. (19 fylker). .... 12
- Tabell 5. Sammenhengen mellom antall politiske medlemmer og innflytelse på fylkestinget. (15 fylker.) ..... 13
- Tabell 6. Samlet budsjett til trafikksikkerhetstiltak, tilskudd til Aksjon skoleveg gjennom FTU/FTR i fylkene i 2004, samt totalt budsjett per innbygger. Angitt i kroner. Fylkene er rangert etter innbyggertall. .... 14
- Tabell 7. Fylkenes vektlegging i trafikksikkerhetsarbeidet. .... 15
- Tabell 8. Sammenhengen mellom politisk ledede utvalg og vektlegging av ulike typer tiltak (Politisk ledet utvalg = Ja, Ikke politisk ledet utvalg = Nei).16 fylker. .... 16
- Tabell 9. Trafikksikkerhetstiltak eller kampanjer i fylket som har vært vellykket. .... 17
- Tabell 10. Trafikksikkerhetstiltak eller kampanjer i fylket som har vært mindre vellykket ..... 17
- Tabell 11. Måter kommunene trekkes med i fylkets trafikksikkerhetsarbeid. Informantene på fylkesnivå. .... 19
- Tabell 12. Eksempler på samarbeid med på tvers av fylkesgrensen ..... 20
- Tabell 13. Vurdering av hvordan fylkes trafikksikkerhetsarbeid fungerer i forhold til forrige valgperiode. .... 20
- Tabell 14. Kommentar til hvordan fylkes trafikksikkerhetsarbeid fungerer i forhold til forrige valgperiode. .... 21
- Tabell 15. År gjeldene trafikksikkerhetsplan ble rullert..... 23

Tabell 16. Andre fagetater og organisasjoner som deltar i kommunenes trafiksikkerhetsutvalg/-gruppe.....	24
Tabell 17. Typer trafiksikkerhetstiltak eller kampanjer som har vært vellykket.....	26
Tabell 18. Beskrivelse av nullvisjonens bidrag til endringer i fokus på kommunens trafiksikkerhetsarbeid. ....	26
Tabell 19. Eksempler på måter kommunene trekkes med i fylkets trafiksikkerhetsarbeid. ....	27
Tabell 20. Nøkkeldata om fordeling av vegnettet i våre casefylker og –kommuner (km veg og prosent). ....	30

## Sammendrag

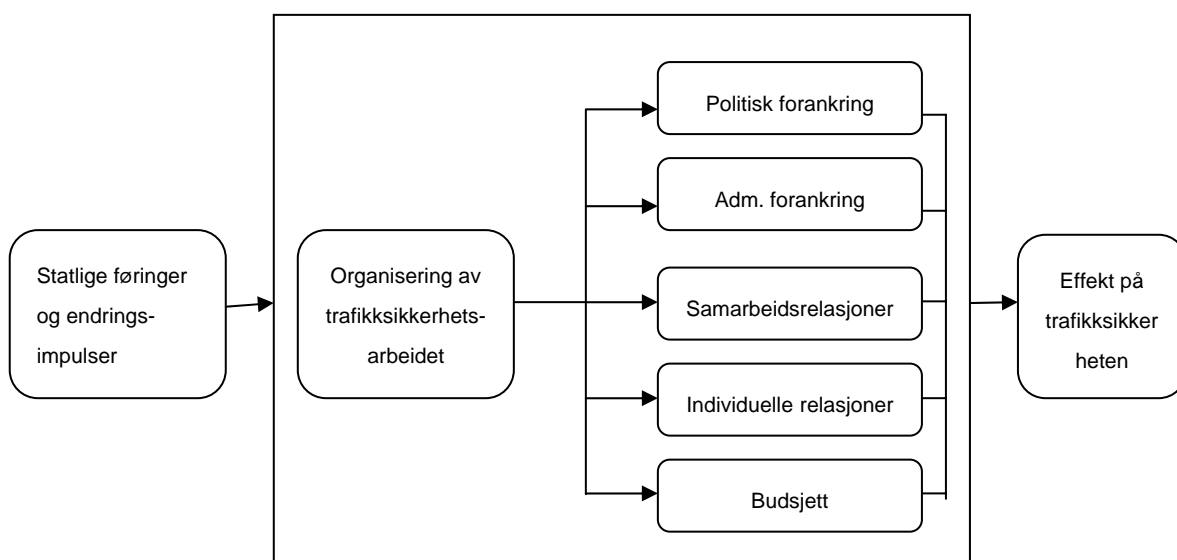
### Innledning

I henhold til vegtrafikklovens § 40a har fylkeskommunen ansvar for å samordne trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. Dette kravet har fylkeskommunene løst på ulikt vis både praktisk og når det gjelder politisk og administrativ organisering av arbeidet. På oppdrag for Statens vegvesen, Vegdirektoratet, har Universitetet i Stavanger og RF-Rogalandforskning samarbeidet om å evaluere trafikksikkerhetsarbeidet i fylker og kommuner. Fokuset i prosjektet er lagt til studiet av fylkesnivået og på om ulike former for organisering har:

- betydning for satsingen innen trafikksikkerhet i ulike fylker og kommuner
- betydning for det som oppnås av trafikksikkerhetsvirkning
- betydning for samarbeidet mellom de ulike forvaltningsnivåene og samarbeidsaktører i fylkeskommunalt og kommunalt trafikksikkerhetsarbeid

Problemstillingene tilsier imidlertid at det er nødvendig å undersøke hvordan kommunene arbeider med trafikksikkerhet for å forstå variasjoner i arbeidet med trafikksikkerhet fra fylke til fylke.

Evalueringen er basert på en modell som tar for seg prosessen fra statlige føringer og endringsimpulser, selve organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet med faktorer som politisk og administrativ forankring, samarbeidsrelasjoner, individuelle relasjoner og budsjett, og effekter dette har på trafikksikkerhet (jf. figur 1).



Figur 1. Veien fra statlige føringer og endringsimpulser via modell for organisering av trafikksikkerhetsarbeid til effekter på trafikksikkerheten.

## Metode

Metodisk bygger evaluering på flere kilder. Det er foretatt inngående undersøkelser i tre fylker og til sammen ni kommuner, tre kommuner i hvert fylke. Resultatene bygger også på en skjemakartlegging blant alle landets fylker og tre kommuner i 18 fylker pluss Oslo (til sammen 55 kommuner). Vi har mottatt svar fra 16 fylker (Oslo her håndtert som kommune) og 39 kommuner. Ut over dette er analysene basert på tilgjengelig statistikk, planer og andre dokumenter.

### Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet i fylker og kommuner

Ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet i landets fylker er i følge våre data lagt til fylkestinget i ett fylke, til et hovedutvalg under fylkestinget i sju fylker, til fylkesrådet i de fem fylkene med parlamentarisme, og til fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU) i de øvrige fem fylkene.

Tolv fylker (inkludert Oslo) har et politisk ledet fylkestrafikksikkerhetsutvalg og syv fylker har en organisering av fylkestrafikksikkerhetsarbeidet som ikke er politisk ledet (jf. tabell 1). Fem av fylkene har innført parlamentarisme. Fire av disse har valgt å ha et politisk ledet FTU. Generelt sett er FTU et underutvalg som mange fylker har valgt å opprettholde på tross av endringer i organisering. Dette viser noe av legitimiteten og fokuset trafikksikkerhet kan ha politisk.

Tabell 1. Kommunal og fylkeskommunal organisering av trafikksikkerhetsarbeidet. Alle landets fylker og 39 av de 57 kommunene som besvarte vårt spørreskjema.

	Fylke	Kommune
Eget utvalg med politikere	12	10 (26%)
Eget utvalg uten politikere	7	7 (18%)
Ikke eget utvalg		22 (56%)
Sum	19	39 (100%)

I de tre fylkene der vi foretok mer inngående undersøkelser er organiseringen ulik. I Hordaland la en i 1995 ned det politisk ledede trafikksikkerhetsutvalget og opprettet i stedet et rent administrativt fylkestrafikksikkerhetsråd (FTR) bestående av ni representanter fra seks fagetater. Politisk er ansvaret lagt til samferdselsutvalget. I Nord-Trøndelag er det et politisk ledet FTU med fire politisk valgte medlemmer. I tillegg møter ni konsultative representanter fra seks fagetater. I Vestfold er det også et politisk



ledet trafikksikkerhetsutvalg bestående av fem politikere fra Plan-, areal og miljøutvalget.<sup>1</sup> I tillegg møter åtte konsultative representanter fra fem fagetater<sup>2</sup>.

Blant kommunene er det 17 av de 39 kommunene som besvarte spørreskjemaet som har opprettet et eget organ eller utvalg som jobber med trafikksikkerhet. Ti av disse har også politisk representasjon. Dette betyr at over halvparten av kommunene (22 av 39) ikke har en egen organisering av trafikksikkerhetsarbeidet.

I de ni kommunene i fylkene der vi gjorde mer inngående undersøkelser er det også store forskjeller. I Hordaland hvor en ikke har et politisk ledet trafikksikkerhetsutvalg har ingen av våre casekommuner trafikksikkerhetsutvalg. I de to andre fylkene, Nord-Trøndelag og Vestfold, hvor de har politisk ledede utvalg, har fem av de seks casekommunene trafikksikkerhetsutvalg.

### **Økonomi og vektlegging av trafikksikkerhet**

Kartleggingen vår viser at de 17 fylkene vi har data fra<sup>3</sup> hadde trafikksikkerhetsutvalgene/-rådene til sammen et totalbudsjett på nærmere 90 millioner kroner i 2004. Av dette gikk ca 75 millioner kroner til Aksjon skolevegprosjekter i kommunene.

Undersøkelsen viser at det er store forskjeller i budsjettstørrelser mellom fylkene. Budsjettene varierer fra rundt 1 millioner kroner i Hordaland, Aust-Agder og Vest-Agder til over 10 millioner kroner i Nordland, Sør-Trøndelag og Rogaland. I noen fylker som Hordaland, Vest-Agder og Hedmark utgjør budsjettet under 10 kroner per innbygger. I andre fylker som Finnmark, Nordland og Sør-Trøndelag utgjør budsjettet over 40 kroner per innbygger.

Alle fylkene unntatt Vest-Agder og Hordaland har valgt å videreføre Aksjon skoleveg ordningen etter de øremerkede statlige tilskuddene til dette formålet opphørte i 2001 og en gikk over til å inkludere dette i rammeoverføringene.

Undersøkelsen viser at fylkene fordeler sin innsats nokså likt på de fire innsatsområdene opplæring mot skoler, informasjon og kampanjer, kontroll og overvåking og fysiske tiltak. Opplæring mot skoler og informasjon og kampanjer tillegges størst vekt. Her er

---

1 Formelt sett er ansvaret lagt til Plan-, areal og miljøutvalget, men reelt er det samarbeidsutvalget under dette som fungerer som FTU. Forsøksordningen Buskerud, Telemark og Vestfold innebærer at fylkeskommunenes ansvar etter Vegtrafikklovens § 40 a i perioden 2004-2007 er delegert til Regionrådet. Regionrådet har dermed ansvaret for å tilrå og samordne tiltak som kan fremme trafikksikkerheten i de 3 fylkene. Fram til andre føringer og organisasjonsformer er på plass, er det besluttet å videreføre det fylkeslokale arbeidet som FTU har drevet i Vestfold.

2 Her er sekretæren talt med i alle fylkene.

3 Her mangler vi som nevnt data fra Akershus, og Oslo har vi valgt å håndtere som kommune i undersøkelsen.

det interessant å merke seg at fylker med politisk ledede trafikksikkerhetsutvalg legger langt større vekt på innsatsen på alle disse fire områdene enn fylker uten politisk ledede utvalg.

Fylkestrafikksikkerhetsarbeidet gjennom FTU/FTR er i langt mindre grad rettet mot areal- og transportplanlegging.

På spørsmål om hvilke tiltak som vurderes som mest vellykkede gir svært mange av informanter eksempler på tiltak rettet mot barn og ungdom. Det gjelder tiltak som ”barn i trafikk og buss”, refleksvest for 1. klassinger, opplæring og kursing av lærere i barnehager og skoler, opplæring av politiets personell som jobber med ungdom, følgevennordning, samordning av skolestart, kampanjen fotball og trafikksikkerhet, ekstra kontroller i helgene, ”si fra kampanjen” og 1840-aksjonene.

Andre tiltak som nevnes som vellykkede er samordningsarbeidet i FTU, konferanser der kommunene deltar, tiltak for utarbeiding av trafikksikkerhetsplaner i kommunene og markering av trafikkoftredens dag.

### ***Politisk forankring***

Skjemaundersøkelsen viser at desto flere og ”tyngre” politikere som sitter i utvalget og desto større interesse de viser for trafikksikkerhet, desto større innpass får trafikksikkerhet i fylkespolitikken. Dybdestudien viser dessuten at både i Nord-Trøndelag og Vestfold hvor toneangivende politikere i fylkestinget sitter i trafikksikkerhetsutvalget, har dette arbeidet bred legitimitet og fokus. Det motsatte er tilfelle i Hordaland hvor koplingen til politikere i fylkestinget er svak.

### ***Administrativ forankring***

Alle fylkene har gjennomgående bred representasjon fra de ulike etatene. Spørsmålet er ikke om etatene er representert, men hvem som er representanter for de ulike etatene. Her viser dybdeintervjuene at det er viktig at representantene fra fagetatene har en tett kopling til ledernivået i sine respektive organisasjoner. Særlig gjelder dette Statens vegvesen og Politiet.

### ***Samarbeidsrelasjoner***

Vegtrafikklovens § 40 A sier som nevnt at fylkene har et ansvar for å ”samordne og tilrå” i alle trafikksikkerhetstiltak innenfor fylkenes grenser. Dette krever godt samarbeid på mange plan.

For det første handler det om at det er et godt samarbeid internt i trafikksikkerhetsutvalgene/-rådene. I følge skjemaundersøkelsen er samarbeidet gjennomgående godt mellom etatene. Casestudiene viser imidlertid at det lett kan oppstå konflikter som går på at enkelte etater er flinkere enn andre til markedsføre sin etat gjennom mediene, spesielt når det gjelder kampanjer der flere etater deltar. Et eksempel som nevntes i flere fylker er at det hender at en ”glemmer” å nevne andre etater enn sin egen når mediene velger å intervju en av aktørene i forbindelse med en kampanje el. Dette var ett av flere forhold som lå til grunn for de

samarbeidsutfordringene Vestfold hadde i en periode. Dette ble løst ved at en for flere år siden valgte å ta dette med samarbeid opp som en av de høyest prioriterte oppgavene i FTU. I dag fremstår dette utvalget som eksemplarisk med hensyn til samarbeid både mellom etatene og mellom dem og politikerne i utvalget.

For det andre handler det om samarbeid med kommunene. Her er det store forskjeller fra fylke til fylke. Fylkenes trafikksikkerhetsutvalg sin kontakt med kommunene skjer i første rekke gjennom tildeling av midler til konkrete tiltak, såkalt Aksjon skolevegprosjekt og ved utarbeiding og rulling av trafikksikkerhetsplaner i kommunene. Fylker som har opprettholdt muligheten for å søke om støtte til Aksjon skoleveg har gjennomgående tettere kontakt mot kommunene. Det samme gjelder fylker som har politisk ledede utvalg. På den andre siden viser kartleggingen at fylkene jevnt over trekker kommunene lite med i arbeidet når de ruller sine trafikksikkerhetsplaner, selv om det er eksempler på det motsatte. F.eks var fem kommuner aktivt med i arbeidet med rulling av Vestfolds fylkes trafikksikkerhetsplan. Nord-Trøndelag benytter fylkestrafikksikkerhetskonferansen som et forum der også trafikksikkerhetsplanen blir diskutert.

Mange kommuner sliter med å komme i tettere dialog med Statens vegvesen og FTU/FTR når det gjelder planlegging av trafikksikkerhetstiltak på vegnettet der de ikke har myndighet (europa-, riks- og fylkesveger). Med tanke på at disse vegene utgjør ca 60 prosent av vegnettet i kommunene og at det er her de fleste alvorlige ulykkene skjer blir det en spesiell utfordring å få til et bedre samarbeid her.

### **Individuelle egenskaper**

Selv om både den politiske og den administrative forankringen av trafikksikkerhetsarbeidet er aldri så god og samarbeidsrelasjonene gjennomgående er gode, kan utvalgets evne til å fungere lett svekkes dersom relasjonene mellom enkeltaktører er dårlige.

Noen av forholdene som kan bidra til gode relasjoner mellom enkeltaktører er faglig enighet om hvor viktig ulike trafikksikkerhetstiltak er, at det er enighet om hvem som skal ha ansvar og ære for ulike tiltak – for eksempel hvem som blir profilert i mediene når fellesaksjoner og kampanjer gjennomføres, at det er minimal innblanding i hverandres ”revir” og at en har foretatt avklaring mht. til hvilken rolle den enkelte skal ha i utvalget. Dette går også på rollefordelingen mellom politikere og rådgivende representanter.

### **Resultater**

I denne undersøkelsen har vi ikke gjort noen direkte forsøk på å kartlegge effekter i form av endringer i antallet ulykker. Derimot har vi lagt vekt på å få informantenes vurderinger av effekter når det gjelder evnen til å *samordne og tilrå* trafikksikkerhetstiltak i fylkene som helhet.

Våre studier viser at fylker med politisk ledede utvalg hevder å legge større vekt på både opplæring mot skoler, informasjon, kampanjer, kontroll og overvåking og fysiske tiltak. Dette kan tyde på at det er et samsvar mellom det informantene oppfatter som

”godt fungerende trafikksikkerhetsutvalg” og de effektene en oppnår med hensyn til trafikksikkerhet.

Undersøkelsen viser og at arbeidet med kommunale trafikksikkerhetsplaner gjennomgående har bidratt en meget bred mobilisering i befolkningen i kommunene.

Ut fra våre casestudier synes det også klart at det å ha trafikksikkerhetsutvalg med gode samarbeidsrelasjoner, egne budsjett, sterk forankring i fylkespolitikken, mot etatenes ledelse og mot kommunene bidrar positivt til en mer intens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet. Et godt samarbeid vil dessuten kunne bidra til en bedre ansvars- og rollefordeling, samt å trekke ut eventuelle synergieffekter dette gir.

Som en punktvis oppsummering mener vi ut fra denne studien å kunne hevde følgende:

- Fylker som har politisk ledede trafikksikkerhetsutvalg oppnår mer i trafikksikkerhetsarbeidet enn fylker som ikke har det.
- Jo flere politikere det er i utvalget og jo mer sentralt politikerne er plassert i sine respektive partier jo større oppmerksomhet får trafikksikkerhet i fylkespolitikken. I tillegg er det også viktig at flest mulig av politikerne i trafikksikkerhetsutvalget er engasjert i trafikksikkerhet.
- Det er av stor betydning at de konsultative representantene i fylkets trafikksikkerhetsutvalg har en tett kopling til ledernivået i sine respektive organisasjoner, spesielt gjelder dette representantene fra Statens vegvesen og Politiet/UP.
- Det er svært viktig at en makter å utvikle gode samarbeidsrelasjoner internt i fylkets trafikksikkerhetsutvalg. Det gjelder både internt blant de rådgivende representantene, blant politikerne og innen gruppen som helhet.
- Individuelle egenskaper har betydning for hvordan relasjonene utvikles mellom deltakende aktører. I den sammenheng synes det som særlig viktig at en internt i trafikksikkerhetsutvalget har en avklaring med hensyn til hvilken rolle den enkelte skal ha i utvalget og at en blir enige om hvordan en skal prioritere innsatsen i arbeidet.
- Trafikksikkerhetsutvalgets budsjettstørrelse er viktig. Dersom utvalget bestemmer over tiltak til aksjoner, kampanjer og tilskudd til kommuner er dette med på å øke interessen for å sitte i utvalget både blant politikere og etatsrepresentanter. Jo større budsjett jo ”tyngre” representasjon fra politikk og rådgivende etater.
- Gjennomgående synes det som at fylker som har politisk ledede trafikksikkerhetsutvalg med sterk forankring i fylkespolitikken og mot ledelsesnivået i de enkelte etatene, med egne budsjett og egne tilskuddsmidler til ”aksjon skoleveg” og med gode samarbeidsrelasjoner i utvalget oppnår bedre resultater en fylker hvor flere av disse kravene ikke er tilfredsstilt. Slike utvalg oppnår gjerne å få til en tettere kopling til kommunene og til at kommunene driver mer aktivt trafikksikkerhetsarbeid.

- Trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene er fremdeles sterkt forankret i de tekniske etatene. Men kravet om trafikksikkerhetsplaner for å få tilskuddsmidler til Aksjon skolevegprosjekt synes å ha bidratt til at trafikantrettede tiltak har fått en bredere plass i kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Dette gjelder spesielt gjennom mobilisering og deltakelse i planarbeidet fra skoler, barnehager, beboerforeninger og andre organisasjoner i boligområdene. I kommuneorganisasjonen synes det å være større tverretattlig deltakelse i trafikksikkerhetsarbeidet enn tidligere.
- Nullvisjonen er i ferd med å få en viktig plass i revisjonen av trafikksikkerhetsplanene både i fylkene og i kommunene. Det gjelder spesielt ved at flere og flere kommuner fokuserer mer på de tiltakene som gir størst effekt med hensyn til reduksjon av antallet drepte og varig skadde i trafikken.

# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn og formål

Ansvar for å utforme og gjennomføre trafikksikkerhetstiltak er fordelt mellom en rekke aktører på statlig, fylkeskommunalt og kommunalt nivå. I henhold til vegtrafikklovens § 40a har fylkeskommunen ansvar for å samordne trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. Dette kravet har fylkeskommunene løst på ulikt vis både praktisk og når det gjelder politisk og administrativ organisering av arbeidet.

På oppdrag for Statens vegvesen, Vegdirektoratet, har Universitetet i Stavanger og RF – Rogalandforskning samarbeidet om å evaluere trafikksikkerhetsarbeidet i fylker og kommuner. Hovedfokuset i prosjektet er lagt til studiet av fylkesnivået og på om ulike former for organisering har:

- betydning for satsingen innen trafikksikkerhet i ulike fylker og kommuner
- betydning for det som oppnås av trafikksikkerhetsvirkning
- betydning for samarbeidet mellom de ulike forvaltningsnivåene og samarbeidsaktører i fylkeskommunalt og kommunalt trafikksikkerhetsarbeid

Problemstillingene tilsier imidlertid at det er nødvendig å undersøke både hvordan kommunene og fylkene arbeider med trafikksikkerhet for å forstå variasjoner i arbeidet med trafikksikkerhet fra fylke til fylke.

Det er opp til fylkestinget å avgjøre hvor det formelle politiske ansvaret for trafikksikkerhet skal legges; til fylkestinget, fylkesutvalget, et hovedutvalg, eller et eget underutvalg (FTU)<sup>4</sup>. Når det gjelder den faglig administrative organiseringen er Statens Vegvesen, Politiet, Utrykningspolitiet, Trygg Trafikk og fylkeskommunens administrasjon (samferdsel, helse, utdanning) viktige aktører. Andre aktører som Fylkesmannen (helse og utdanning), Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) og Lastebileierforbundet er også aktuelle deltakere. I de fleste fylkene har det vært vanlig, som et minimum, å etablere et administrativt fagforum hvor i det minste Statens vegvesen, Politiet, Trygg Trafikk og fylkeskommunen er representert.

I en oversikt utarbeidet av Vegdirektoratet i 1996 kom det fram at ni fylker hadde et eget Fylkestrafikksikkerhetsutvalg (FTU) som var delegert ansvaret for samordningen av trafikksikkerheten. I fire fylker ble slike saker behandlet av hovedutvalg for samferdsel. Fire fylker hadde administrative trafikksikkerhetsgrupper uten politikere. Og i to fylker var organiseringen uavklart ( Elvik, Mysen og Vaa 1997). Det er noe

---

<sup>4</sup> Organet på fylkesnivå har ulikt navn. Vi velger generelt å holde oss betegnelsen FTU når organet har politisk ledelse og FTR når utvalget kun har en administrativ eller konsultativ rolle.

uklart hvordan dette skal oppfattes. Normalt er det alltid et politisk utvalg som har ansvaret i henhold til § 40 A. Dette kan dermed tolkes slik at ni fylker i 1996 hadde et FTU med politisk ledelse og hvor også rådgivende representanter fra ulike fagetater var med, og at åtte fylker hadde rådgivende grupper for trafikksikkerhet (uten politikere i selve gruppene), men underlagt et hovedutvalg eller fylkestinget/fylkesutvalget som er politisk ledet.

I kommunene er kommunestyret vegmyndighet for kommunal veg. Dette ansvaret kan delegeres til formannskap, hovedutvalg for teknisk sektor eller et underutvalg. Mange kommuner hadde tidligere egne trafikksikkerhetsutvalg. Enten kommunene har egne trafikksikkerhetsutvalg eller ikke så er det normalt administrativt ansatte ingeniører i teknisk etat som har hovedansvaret både for samordningen lokalt og mot andre aktører på fylkesnivå som FTU/FTR, Statens Vegvesen, Politiet og Trygg Trafikk.

En viktig oppgave i dette prosjektet er å få en oppdatering av hvordan organiseringen på fylkeskommunalt og kommunalt nivå er i dag, og som nevnt, hvordan ulike former for organisering påvirker trafikksikkerhetsinnsatsen og trafikksikkerhetsresultatene. Det bør presiseres at vi har valgt å forholde oss til dagens oppgavefordeling mellom stat, fylke og kommune. Vi diskuterer derfor ikke eventuell framtidig organisering av den regionale rådgivningen og koordineringen av trafikksikkerhetsarbeidet dersom fylkeskommunen legges ned eller regionalledet avgrenses annerledes.

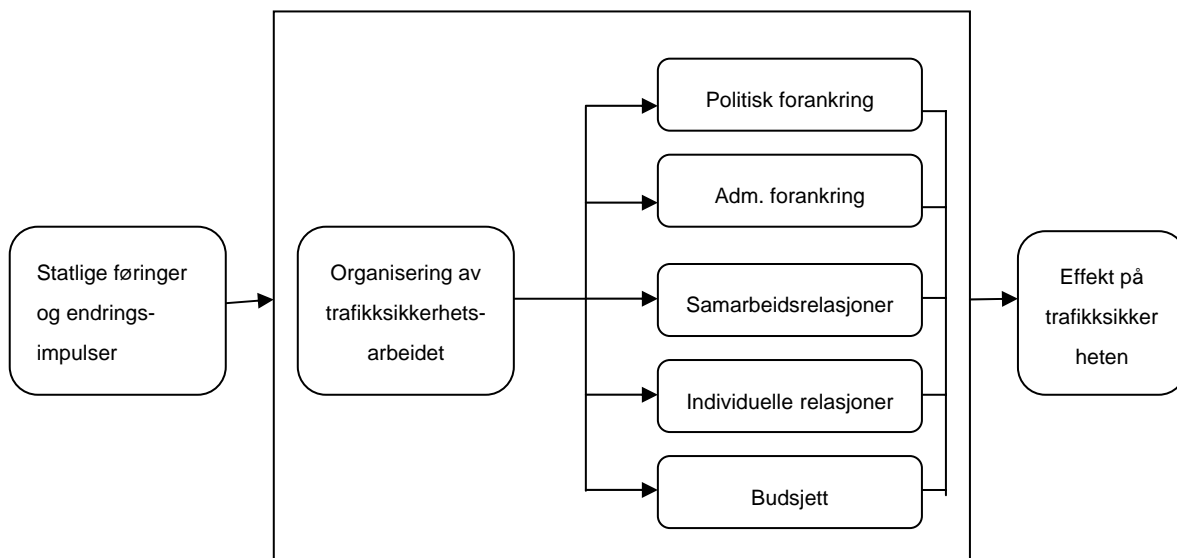
## 1.2 Evalueringsmodell

Det trafikksikkerhetsarbeidet som foregår på regionalt og lokalt nivå og resultatene dette gir, har selvsagt en klar sammenheng med føringer og generelle endringsimpulser på statlig nivå. Dette gjelder både visjoner og målsettinger nasjonalt og hvordan de blir tolket og gitt innhold regionalt og lokalt. Det gjelder budsjettammer, oppgave- og ansvarsdeling, og videre organisatoriske endringer på nasjonalt nivå som kan ha betydning for arbeidet i fylkene og kommunene.

Viktige statlige endringsimpulser kan eksempelvis være:

- Nullvisjonen i trafikksikkerhet (NTP og strategiplan, Trafikksikkerhet på veg 2002-2011).
- Kravet om trafikksikkerhetsplaner i kommunene for å få tilskudd til trafikksikkerhetstiltak (Aksjon Skoleveg).
- Overgangen fra perioden 1998-2000, da det ble gitt årlige tilskudd til trafikksikkerhet på kommunale og fylkeskommunale veger på ca 100 millioner kroner, til at disse tilskuddsmidlene ble tatt inn i rammetilskuddene til fylkeskommunene i 2001.
- Omorganiseringen i Statens vegvesen fra fylkesorganisering til etableringen av fem regioner og 30 distrikt, til dels på tvers av fylkesgrenser.
- Omorganiseringen av Politiet fra 54 til 27 politidistrikt.

Statlige føringer er vist til venstre i modellen i figur 1. Vårt hovedfokus er likevel organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet på fylkes- og kommunenivået. Vi er imidlertid også opptatt av de effektene dette har på trafikksikkerhetsarbeidet (lengst til høyre i figuren).



*Figur 1. Veien fra statlige føringer og endringsimpulser via modell for organisering av trafikksikkerhetsarbeid til effekter på trafikksikkerheten.*

Vår hovedantagelse er at modellen for organisering har betydning for de resultatene man oppnår. En rekke studier av politisk og administrativ organisering av saksfelt viser at organiseringen har stor betydning for den politiske prioriteringen av sakene (Olsen 1994, Berg og Rommetvedt 2002). Det vil si at måten trafikksikkerhetsarbeidet er organisert på, politisk og administrativt, er av stor betydning. Spesielt om det er et eget politisk ledet underutvalg for trafikksikkerhet (FTU). Vi har valgt spesielt å se nærmere på følgende forhold eller faktorer:

- Den politiske forankringen av trafikksikkerhetsarbeidet. Antagelsen er at jo sterkere trafikksikkerhetsarbeidet er knyttet opp mot ledelsesnivået i fylkestinget jo mer vil det bli prioritert.
- Den administrative forankringen av trafikksikkerhetsarbeidet. Her er antagelsen at det er av positiv betydning for trafikksikkerhetsarbeidet at flest mulig etater stiller med konsultative medlemmer som direkte (eller indirekte) er nært knyttet opp mot toppledelsen i den enkelte etat.
- Samarbeidsrelasjoner. Her tenker vi både på relasjonene mellom konsultative medlemmer og politikere, og den innbyrdes relasjonen mellom Statens vegvesen, Politiet, Fylkesadministrasjonen og Trygg Trafikk.
- Individuelle egenskaper. Dette henger sammen med forrige punkt. Gode evner og vilje til samarbeid og konfliktløsning er av stor betydning. Og videre at både politiske representanter og konsultative medlemmer er genuint opptatt av trafikksikkerhet, og at de er pådrivere for dette i sine respektive etater.



- Budsjettmessige bevilgninger til trafikksikkerhet.

Når det gjelder effektene på trafikksikkerheten er det sentrale at en oppnår nedgang i antallet drepte og skadde. Her vil det imidlertid være vanskelig å finne klare årsakssammenhenger. Her bygger vi på informanters synspunkter og deres vurdering av utvalgenes evne til å *samordne og tilrå* i saker som angår trafikksikkerhet i fylkene som helhet.

### **1.3 Noen sentrale aktører i det fylkeskommunale og kommunale trafikksikkerhetsarbeidet.**

Som beskrevet vil noen aktører være mer sentrale enn andre i fylkeskommunalt og kommunalt trafikksikkerhetsarbeid. Vi har derfor valgt å gi en kort redegjørelse for de mest sentrale aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet.

#### ***Statens vegvesen***

Statens vegvesen har ansvar for planlegging og iverksetting av fysiske tiltak på alle fylkesveger, riksveger og Europaveger, samt at de legger rammer for føreropplæring og utfører kjøretøykontroll. Til grunn for dette er fylkeskommunale og statlige bevilgninger. Etaten er underlagt Samferdselsdepartementet og med Vegdirektoratet som administrasjon på nasjonalt nivå.

Trafikksikkerhet er i fokus i forbindelse med alle vegtiltak, enten det gjelder nybygging, utbedring av eksisterende vegnett eller drift og vedlikehold. Analyser, vegnormaler, veiledere, håndbøker med videre ligger til grunn for all nybygging og disse skal ivareta de trafikksikkerhetsmessige hensynene. I forbindelse med nybygging vil det alltid være anledning til omfattende trafikksikkerhetstiltak som for eksempel bedre anlegg for fotgjengere og syklistene. Det samme gjelder ved utbedring av eksisterende veier. Her blir det også vurdert tiltak mot møteulykker (f.eks. midtrekkverk), utforkjøringsulykker (fjerning av trær, siktrydding, rekkverk) og bedre vegbelysning, samt utbedring av eksisterende kryss. Ved drift og vedlikehold kan det dreie seg om tiltak som strøing og salting, fjerning av grus, vegmerking og skilting.

Statens vegvesen har med sin bemanning, kompetanse og iverksettingsansvar naturlig nok hatt en meget sentral rolle i det regionale trafikksikkerhetsarbeidet. Når fylkeskommunen eller kommuner skal arbeide for bedre trafikksikkerhet innen sitt ansvarsområde blir derfor Statens Vegvesen en viktig medspiller. Både ved nybygging og ved utbedring, drift og vedlikehold av eksisterende vegnett vil det være anledning til å få iverksatt deler av, eller hele prosjekter som for eksempel en kommune har på sin tiltaksliste.

Sekretæren for trafikksikkerhetsutvalget eller det administrative rådet i fylket er fysisk plassert i Statens Vegvesen i det enkelte fylket (eventuelt distriktskontor der fylkeskommunen har sin administrasjon). Sekretæren er lønnet 100 prosent over fylkeskommunenes budsjett.

### ***Politiet***

Politi og lensmannsetaten er underlagt Politidirektoratet som fastsetter mål og rammer for virksomheten i etaten. Den viktigste funksjonen i tilknytning til trafikksikkerhet er kontroll og sanksjonering. Trafikkanrettede tiltak som kontrollvirksomhet, holdningsskapende arbeid gjennom informasjon og synlighet, automatisk trafikkontroll (ATK) er viktige aktiviteter lokalt. Politiet deltar ofte i aksjoner i samarbeid med kommuner og fylkeskommuner, Statens Vegvesen og Trygg Trafikk.

### ***Fylkeskommunale etater***

Som regel er det samferdselsavdelingen i fylkeskommunen som har hovedansvaret for saksforberedelse til politiske utvalg som skal håndtere trafikksikkerhetsspørsmål i fylket. Ofte vil saker behandlet i FTU gå videre via samferdselsutvalget til samferdselsstyre, fylkesutvalg eller fylkesting.

Også opplæringsavdelingen og helseavdelingen i fylkeskommunen er parter som ofte er representert i trafikksikkerhetsarbeidet.

### ***Fylkesmannen***

Her er det som regel utdannings- og helseavdelingene som er aktive, blant annet knyttet til trafikkopplæring og å sikre barn trygg ferdsel til og fra skolen.

### ***Trygg Trafikk***

Trygg Trafikk ble opprettet i 1956 og er en landsomfattende organisasjon for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet og skal være et bindeledd mellom de offentlige myndighetene og de frivillige aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet. Trygg Trafikk finansieres bl.a. via statlige tilskuddsmidler. Trygg Trafikk har sekretariat i hvert fylke som er plassert ved vegkontorene i hvert fylke basert på en samarbeidsavtale med de enkelte fylkeskommunene.

Hovedinnsatsen til Trygg Trafikk går på å gi trafikkfaglig og pedagogisk bistand til barnehager, skoler mv. Fokus er holdningsskaping gjennom opplæring og informasjon. Mye av arbeidet rettes og inn mot å påvirke beslutningstakere, fungere som pådriver og delta i samarbeid med andre aktører i aksjoner og kampanjer.

## 2 Metode

Det primære fokuset i studien har vært å undersøke hvordan det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet er organisert, og betydningen det har for satsing, samarbeid og resultat i fylkes trafikksikkerhetsarbeid. Metodisk valgte vi derfor et todelt opplegg der vi kombinerte undersøkelser i bredden og dybden både på fylkeskommunalt og kommunalt nivå, men med mer omfattende undersøkelser på fylkesnivå.

Vi innledet med en enkelt kartlegging av organiseringen og plasseringen av det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet. Denne kartleggingen benyttet vi som grunnlag for å velge ut tre fylker hvor vi gjennomførte mer inngående studier (casestudie). Når en skal gjennomføre en dybdestudie er det viktig å velge case som er ulike, nettopp for å kunne avdekke mangfold og variasjon. Vi falt ned på følgende tre fylker: Hordaland, Nord-Trøndelag og Vestfold. Hordaland ble valgt fordi dette fylket kun har en administrativ organisering av trafikksikkerhetsarbeidet, Nord-Trøndelag fordi fylket nylig har innført parlamentarisme og Vestfold fordi fylket er i ferd med å utvikle et formelt samarbeid med Buskerud og Telemark. Nord-Trøndelag og Vestfold ble i tillegg valgt fordi de har politisk ledede utvalg. I tillegg la vi vekt på å velge fylker fra ulike deler av landet.

I hvert fylke har vi gjennomført intervjuer med leder og sekretær for fylkes trafikksikkerhetsutvalg eller råd samt politiske og konsultative medlemmer. Vi har til sammen gjennomført 21 intervjuer på fylkesnivå fordelt på de tre fylkene.

Innenfor hvert av fylkene valgte vi videre ut tre kommuner der vi undersøkte trafikksikkerhetsarbeidet mer inngående. Vi gjennomførte intervjuer med personer som er involvert i kommunens trafikksikkerhetsarbeid. I intervjuene fokuserte vi både på kommunens organisering av arbeidet og vektlegging av trafikksikkerhet, samt synspunkter på fylkes trafikksikkerhetsarbeid. Også her var vi ute etter å få fram variasjon og mangfold. Vi valgte derfor primært ut en kommune med liten befolkning, en mellomstor kommune og kommunen som huser fylkessenteret. Også her la vi vekt på geografisk spredning i valget mellom ulike kommuner i fylket. Følgende kommuner inngår i utvalget: Bergen, Voss, Etne, Stjørdal, Meråker, Fosnes, Tønsberg, Larvik og Andebu. Larvik i Vestfold tilhører de befolkningsmessig store kommunene i fylket. Vi valgte imidlertid å inkludere denne kommunen fordi den jobber aktivt med konseptet ”Trygge lokalsamfunn”. Dette er et perspektiv som vi mente ville være interessant å få med i undersøkelsen.

Den kvalitative dybdestudien har vi supplert med data fra en bredere kartlegging der vi ba ansvarlige for trafikksikkerhetsarbeidet i alle fylkeskommunene og et utvalg på til sammen 55 kommuner om å beskrive organiseringen av arbeidet som drives. Vi utarbeidet et standardisert skjema for henholdsvis fylke og kommune. Oslo er i denne sammenhengen håndtert som kommune. Kommunene er valgt ut fra samme kriterier som kommunene i de tre fylkene der vi har foretatt intervjuer, henholdsvis kommunesenteret, mellomstor og en liten kommune sett ut fra befolkningstørrelse. Samtidig har vi lagt vekt på geografisk spredning i fylket. Vi har mottatt svar fra 39

kommuner (71 prosent) og 16 fylker (nøkkelinformasjon fra de to siste fylkene er innhentet over telefon).

Ut over dette benyttet vi oss av offentlig statistikk og informasjonen som ligger i tilgjengelige dokumenter. Dette er ulike plan- og saksdokumenter og rapporter som tar for seg trafikksikkerhetsarbeidet i fylkene og kommunene.

Dataene som vi presenterer er basert på ovenfor nevnte kilder. Det bør presiseres at vi metodisk bygger først og fremst på ulike informanternes forståelse av hvordan trafikksikkerhetsarbeidet i eget fylke og/eller kommuner drives, både i den kvantitative kartleggingen og den kvalitative dybdestudien. Svakheten ved dette er at det kan være konkrete prosesser og fakta som informanter oppfatter ulikt, er gjengitt feil eller som vi har oppfattet feil. For å avhjelpe dette har vi lagt vekt på metodetriangulering. Det vil si at vi ofte har informasjon om samme tema fra ulike datakilder. Vi har søkt å kryssjekke opplysninger med offentlig tilgjengelige statistikk og dokumenter i den grad dette har vært tilgjengelig.

### 3 Skjemakartlegging av trafikksikkerhetsarbeidet

Trafikksikkerhetsarbeidet i fylkene dreier seg om en rekke ulike tiltak som opplæring i skoler og barnehager, informasjon, kampanjer, kontroll og overvåking, fysiske tiltak på veg og areal- og transportplanlegging. I dette arbeidet deltar mange ulike aktører som Statens vegvesen, Politiet, Utrykningspolitiet, Fylkeskommune, Fylkesmannen, kommuner og Trygg trafikk. Selv om det totale budsjettet som Fylkeskommunenes trafikksikkerhetsutvalg disponerer til trafikksikkerhetstiltak er i størrelsesordenen 100 millioner kroner per år så er det i realiteten langt større beløp som årlig brukes direkte og indirekte til trafikksikkerhet over offentlige budsjetter. For eksempel hevdes det i Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg (2002-2011) at samlede bevilgninger til spesielle trafikksikkerhetstiltak på riksveg var nærmere 1.000 millioner kroner per år i perioden 1998-2001.<sup>5</sup> Videre viser tall fra databasen KOSTRA at det i 2003 ble brukt ca 1.700 millioner kroner til drift av og 744 millioner kroner til investeringer på fylkesvegnettet (Kilde: Statistisk sentralbyrå). Kommunenes samlede brutto driftsutgifter til samferdselsformål var 3.200 millioner kroner, hvorav nesten alt gikk til drift av kommunale veger. I tillegg ble det i 2003 investert for 1.700 millioner kroner i kommunale veger. Det er vanskelig å anslå hvor mye av dette som er trafikksikkerhetstiltak.

Veginvesteringer bidrar på ulike måter til bedre trafikksikkerhet. Det samme vil kunne gjelde gatebelysning. For eksempel beløp kommunenes utgifter til gatebelysning i 2003 beløp seg til 500 millioner kroner. Her har kommunene ansvaret for både riks- og fylkesvegene i tillegg til de kommunale vegene. Videre bidrar andre aktører som politiet, utrykningspolitiet, Trygg trafikk, Autoriserte trafikkskolers landsforbund og andre med store utgifter til trafikksikkerhetstiltak over egne budsjett. Poenget her er at for trafikksikkerhetsutvalgene i fylkene dreier trafikksikkerhetsarbeidet seg om langt mer enn å bevilge penger til tiltak over egne budsjett. Det dreier seg om *hvordan trafikksikkerhetsutvalgene blir i stand til å tilrå og koordinere alle de tiltak som skjer på vegsystemene i fylker og kommuner.*

Med bakgrunn i vår kartlegging av fylkes trafikksikkerhetsarbeid og annen tilgjengelig informasjon søker vi i dette kapittelet å gi en beskrivelse av viktige forhold knyttet til trafikksikkerhetsarbeidet i fylkene og kommunene i Norge. Vi ser først nærmere på fylkestrafikksikkerhetsarbeidet for så å gå inn på sentrale trekk ved hvordan kommunene jobber med trafikksikkerhet.

---

<sup>5</sup> Dette beløpet skulle i følge planen økes med ca 60 prosent i neste fireårsperiode.

### 3.1 Fylkene

Vi presenterer innledningsvis en oversikt over nøkkeldata for fylkene i Norge, data som har betydning i et trafikksikkerhetsperspektiv. Her bygger vi på offentlig tilgjengelig statistikk. Dernest beskrivelser vi, med basis i skjemakartleggingen, ulike trekk ved fylkenes organisering av trafikksikkerhetsarbeidet. Videre ser vi nærmere på trafikksikkerhetsutvalgenes budsjett, og til sist på samarbeidsforhold og faglig fokus innenfor trafikksikkerhetsarbeidet på fylkesnivå. Presentasjonen av resultatene fra skjemaundersøkelsen bygger på innkomne svar fra 16 av landets 19 fylker. Oslo håndterer vi primært sammen med kommuneartleggingen, men blir også inkludert i enkelte oversikter i forbindelse med analysen av arbeidet på fylkesnivå.

#### 3.1.1 Nøkkeltall om fylkene i Norge

Samtidig som de enkelte fylkeskommunene har en koordineringsrolle i trafikksikkerhetsarbeidet innenfor sitt fylke, har fylket et selvstendig ansvar for 30 prosent av landets nesten 92.000 kilometer lange offentlige vegnett. Fordelingen av Norges offentlige vegnettet er gjengitt i tabell 1 (Kilde: SSB og Statens vegvesens nettsider).

*Tabell 1. Offentlig veg totalt og foredelt prosentvis på riks-, fylkes- og kommunale veger. Fylkene rangert etter antall innbyggere.*

	Folketall 1.1.2004	Off. veg totalt Km.	Riksveg %	Fylkesveg %	Kommunal veg %	Meter veg per innbygger	Personer skadd eller drept per mil veg
Finnmark	73.210	4.230	51	14	35	58	0,34
Aust-Agder	103.374	2.904	31	35	34	28	0,51
Sogn og Fjordane	107.222	5.264	35	27	38	49	0,53
Nord-Trøndelag	127.973	5.336	20	33	37	42	0,46
Troms	152.628	5.376	32	33	35	35	0,65
Vest-Agder	160.127	3.894	25	33	42	24	1,21
Telemark	166.124	4.109	30	27	43	25	1,64
Oppland	183.690	5.539	30	37	33	30	0,86
Hedmark	188.326	6.584	30	39	31	35	0,84
Vestfold	219.480	2.601	25	26	49	12	2,57
Nordland	237.057	8.774	31	30	39	37	0,60
Buskerud	242.331	4.084	29	28	43	17	1,41
Møre og Romsdal	244.570	6.298	29	28	43	26	0,99
Østfold	256.668	3.592	25	28	47	14	2,35
Sør-Trøndelag	270.266	5.143	30	34	36	19	1,54
Rogaland	388.848	5.821	20	31	49	15	1,47
Hordaland	445.059	6.516	28	27	45	15	1,91
Akershus	488.618	4.477	23	24	53	9	2,84
Oslo	521.886	1.309	13		87	3	9,61
Totalt	4.577.457	91.825	29	30	41	20	1,33

Tabellen viser for det første at antall km veg varierer sterkt fra fylke til fylke. Dette har selvsagt sammenheng med at fylkene både varierer i areal og i antallet innbyggere. Finnmark som det største fylket arealmessig og som det minste fylket folketallmessig, vil naturlig ha langt flere vegmeter per innbygger (58) enn Oslo som er det folkerikeste og samtidig minste arealmessig. Oslo har bare 3 meter veg per innbygger. Til høyre i kolonnen ser vi at ulykkestettheten gjennomgående er ca tre ganger høyere i fem av de mest folkerike fylkene enn i de fem fylkene med lavest folketall.<sup>6</sup>

Til tross for at europa- og riksvegnettet bare utgjør ca 30 prosent av den totale veglengde så skjer mer enn 60 prosent av alle trafikkulykker og nesten 80 prosent av dødsulykkene her. Dette skyldes dels at det er langt høyere trafikk på disse vegene og dels at hastighetsnivået er høyere. I et nullvisjonsperspektiv, der en særlig fokuserer på å redusere antallet livsvarig skadde og drepte i trafikken, blir det en særlig utfordring å få til et samarbeid om tiltak (informasjon, opplæring, kampanjer, kontroll, overvåking og fysiske tiltak) på det overordnede vegnettet.

Om en inntar kommunenes ståsted så vil deres utfordring være å få ned antallet ulykker i trafikken innenfor kommunes geografiske område. De kommunale vegene kan de gjøre mye med selv. Tiltak på fylkeskommunale, europa- og riksveger, der potensialet til å nå nullvisjonens mål er størst, kan kommunene bare få i stand dersom de evner å utvikle et tett og nært samarbeid med fylkeskommunene og Statens vegvesen i særdeleshet, men også med Politiet, Trygg trafikk og andre som opererer på overordnet nivå. I et slikt perspektiv er det interessant å studere fylkeskommunens rolle som koordinerende innstans.

### **3.1.2 Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet i fylkene**

Hvordan organiserer fylkeskommunene arbeidet med trafikksikkerhet? Fylkeskommunen har, som nevnt i henhold til vegtrafikklovens § 40 A, ansvaret for samordningen av trafikksikkerhetsarbeidet i det enkelte fylke. Dette ansvaret er i følge spørreskjemadata lagt til fylkestinget i ett fylke, til et hovedutvalg under fylkestinget i sju fylker, til fylkesrådet i de fem fylkene med parlamentarisme, og til fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU) i de øvrige fem fylkene.

I tre av de sju fylkene hvor det er et hovedutvalg under fylkestinget som har det formelle ansvaret for trafikksikkerhet (ofte "samferdselsutvalget") er det et politisk ledet FTU under dette som har det reelle beslutningsansvaret. Det vil si at vedtak i FTU sjelden eller aldri blir overprøvd av det overordnede politiske utvalget som formelt har ansvaret for trafikksikkerhet. Det er derfor mer interessant å se på om FTU er politisk ledet eller ikke. Vår kartlegging viser følgende fordeling høsten 2004:

---

<sup>6</sup> Her er ikke Oslo med. I Oslo vil en se at dette er ennå høyere.

- 12 fylker har et politisk ledet FTU
- 7 fylker har et FTU som ikke er politisk ledet, ofte kalt trafikksikkerhetsråd (FTR)<sup>7</sup>

Til sammen har fem fylker innført parlamentarisme. Fire av disse har valgt å ha et politisk ledet trafikksikkerhetsutvalg. I flere av disse fylkene er FTU ett av meget få underutvalg som fylkestinget har valgt å opprettholde (eller opprette) etter overgangen til parlamentarisme.

Et interessant spørsmål i vår undersøkelse er om trafikksikkerhetsarbeidets politiske forankring i fylkespolitikken har betydning for hvor stor innflytelse FTU/FTR har i forhold til fylkestinget. Tabell 2 viser sammenhengen mellom politisk ledet trafikksikkerhetsutvalg (spørsmål 4)<sup>8</sup> og hvor stor innflytelse informantene mener utvalget har i fylkestinget (spørsmål 22). Vi ser her en klart tendens til at et politisk ledet trafikksikkerhetsutvalg har betydning for utvalgets innflytelse i fylkestinget. Fem av de seks fylkene som mener de har stor innflytelse har et politisk ledet utvalg. Begge fylkene der informanten mener at utvalget ikke har innflytelse har et rent administrativt utvalg (FTR). Det gjelder Aust-Agder og Hordaland.

*Tabell 2. Sammenhengen mellom om trafikksikkerhetsutvalget i fylket er politisk ledet eller ikke og hvor stor innflytelse det har i fylkespolitikken. (15 fylker).*

		FTU/FTRs innflytelse på fylkestinget			Total
		Stor innflytelse	Liten innflytelse	Ingen innflytelse	
<b>Er fylkets FTU/ FTR politisk ledet</b>	<b>Ja</b>	5	5	0	10
	<b>Nei</b>	1	2	2	5
<b>Totalt antall fylker</b>		6	7	2	15

Hvilke aktører som møter i utvalget vil også virke inn på hvilke tema som tas opp, saker som fremmes og synspunkter som vinner fram. Det er derfor interessant å se nærmere på hvor mange aktører som deltar i fylkeskommunens koordinerende organ, bredden i representasjon og deres dominans. Kartleggingen vår viser at det er svært ulikt hvor mange konsultative eller rådgivende representanter som deltar i FTU/FTR/TS-råd. Kartleggingen viser at de seks aktørene/organisasjonene som oftest går igjen er Statens vegvesen, Politiet, Fylkeskommunens administrasjon, Utrykningspolitiet, Fylkesmannen og Trygg Trafikk. Som vist i tabellen under er det kun Statens vegvesen og Trygg Trafikk som er representert i alle fylkene.

<sup>7</sup> I rapporten har vi valgt å benytte termen fylkestrafikksikkerhetsutvalg (FTU) for organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i et eget organ med politisk ledelse og fylkestrafikksikkerhetsråd (FTR) der organet ikke har politisk ledelse, dersom ikke annet blir presisert.

<sup>8</sup> Se vedlagte spørreskjema.



Tabell 3. De mest sentrale aktørene i fylkes trafikksikkerhetsarbeid.

Aktør/organisasjon	Antall fylker
Statens vegvesen	19 fylker
Trygg trafikk	19 fylker
Politiet	14 fylker
Fylkeskommunens adm.	13 fylker
Utrykningspolitiet	11 fylker
Fylkesmannen	11 fylker

Statens vegvesen er sekretær i alle fylkene. I tillegg er det vanlig at Statens vegvesen møter med en til tre andre personer i møtene, enten som formell representant eller som deltaker i møtet. Fylkeskommunen er som regel representert ved transportavdelingen (åtte fylker) og utdannings-/opplæringsavdelingen (syv fylker). Fylkesmannen er som regel representert ved avdeling for utdanning (syv fylker) og avdeling for helse (åtte fylker).<sup>9</sup> Ellers er Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) representert i 3 fylker og i to fylker deltar en representant for ungdommen i arbeidet. Det totale antallet konsultative medlemmer varierer sterkt, fra fem eller færre medlemmer i fire fylker, seks til ni medlemmer i åtte fylker og ti eller flere medlemmer i syv fylker (jf. tabell 4). De fylkesvise koordineringsorganene spenner med andre ord fra utvalg eller råd som favner bredt sett i forhold til aktører og organisasjoner som trekkes inn i arbeidet til smalere utvalg eller råd der kun fagekspertisen knyttet til transport, kontroll og sikkerhet deltar.

Tabell 4. Antall politikere og konsultative representanter i fylkenes trafikksikkerhetsutvalg. (19 fylker).

Type deltaker	Antall deltakere										Sum
	0	2	3	4	5	6	7	8	9	10-15	
Politikere	5	2	3	1	7					1	19
Konsultative	1	1		1	1	2	2	2	2	7	19

Antallet politiske medlemmer i trafikksikkerhetsutvalgene varierer også mye. I fem fylker er utvalget eller rådet uten politiske representanter, i 13 fylker har det fra to til fem representanter og i ett fylke tyder kartleggingen på at det er mer enn ti politiske representanter (jf. tabell 4).<sup>10</sup> Kartleggingen viser at i ett av de politisk ledede utvalgene

<sup>9</sup> Fra Fylkeskommunen og Fylkesmannen er flere avdelinger representert i flere av fylkene.

<sup>10</sup> Her må det presiseres at i to av de 14 fylkene hvor det er politikere i utvalget deltar disse som ordinære medlemmer og ikke som ledere i utvalget. Det vil si at utvalgene er administrative.

deltar også fagpersonene i beslutningen. Vi fant tidligere en sammenheng mellom politisk ledede utvalg og innflytelse i fylkespolitikken. I tabell 5 har vi laget en oversikt over forholdet mellom antallet politiske representanter i trafikksikkerhetsutvalget/-rådet og hvor stor innflytelse de har i forhold til fylkestinget.

*Tabell 5. Sammenhengen mellom antall politiske medlemmer og innflytelse på fylkestinget. (15 fylker.)*

		FTU/FTRs innflytelse på fylkestinget			Total
		Stor innflytelse	Liten innflytelse	Ingen innflytelse	
<b>Antall politiske medlemmer i FTU/FTR</b>	<b>0</b>	1	0	2	3
	<b>2</b>	0	2	0	2
	<b>3</b>	0	2	0	2
	<b>4</b>	0	1	0	1
	<b>5</b>	3	2	0	5
	<b>6</b>	1	0	0	1
	<b>13</b>	1	0	0	1
<b>Total</b>		6	7	2	15

Her er sammenheng enda tydeligere enn når vi kun så på om fylket hadde et politisk ledet utvalg eller ikke. Fem av de syv fylkene som har liten innflytelse har fire medlemmer eller mindre, mens fem av de seks som hevder de har stor innflytelse har fem medlemmer eller mer. Det synes med andre ord som at en politisk forankring av trafikksikkerhetsarbeidet gjennom et politisk ledet trafikksikkerhetsorgan bidrar til at trafikksikkerhet får en sterkere innpass i fylkespolitikken. Når vi i neste kapittel ser nærmere på hvordan arbeidet er organisert og fungerer i tre av landets fylker blir det interessant å se om vi kan få en nærmere utdyping av hvorfor dette er tilfelle.

### 3.1.3 Trafikksikkerhetsutvalgets budsjett

Vi var interessert i å få nærmere innsikt i hvor stort trafikksikkerhetsutvalgets budsjett er, om det har forandret seg de siste fem årene og om fylkeskommunene har fortsatt med å bevilge midler til Aksjon skoleveg<sup>11</sup> etter at en i 2001 gikk over fra øremerkede tilskudd til rammetilskudd.

Som tabell 6 viser var budsjettet som trafikksikkerhetsutvalgene/-rådene disponerte i 2004 på nærmere 90 millioner kroner. Av dette gikk ca 83 millioner kroner til Aksjon skoleveg.<sup>12</sup> I henhold til Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002-2011, var det årlige statstilskuddet til fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunale og

11 For å lette framstillingen velger vi å betegne fylkes bevilgninger av denne typen for Aksjon skolevei.

12 Her er Akershus med når det gjelder Aksjon skoleveg, men ikke når det gjelder totalt FTU/FTR-budsjett.

fylkeskommunale veger i gjennomsnitt rundt 100 millioner kroner i perioden fra 1998 til 2000. I tillegg kom fylkeskommunens bidrag på ca 30 millioner kroner og kommunenes egenandel på anslagsvis 200 millioner kroner. Dersom vi antar at staten og fylkeskommunens bidrag tilsvarer det som samlet gikk over fylkes trafikksikkerhetsutvalgenes og -rådenes budsjetter, var bidragene til Aksjon skoleveg ca 130 millioner kroner årlig i fra 1998 til 2000. Tall for Oslo er ikke tatt med i denne beregningen.

*Tabell 6. Samlet budsjett til trafikksikkerhetstiltak, tilskudd til Aksjon skoleveg gjennom FTU/FTR i fylkene i 2004, samt totalt budsjett per innbygger. Angitt i kroner. Fylkene er rangert etter innbyggertall. <sup>13</sup>*

	Folketall 1.1.2004	Trafikksikkerhets- tiltak totalt i 2004	Hvorav Aksjon skoleveg kr.	Totalt per innbygger kr.
Finnmark	73.210	3.200.000	1.280.000	44
Aust-Agder	103.374	1.150.000	1.000.000	11
Sogn og Fjordane	107.222	3.515.000	2.825.000	33
Nord-Trøndelag	127.973	3.700.000	2.000.000	29
Troms	152.628	5.400.000	5.400.000	35
Vest-Agder	160.127	1.000.000	0	6
Telemark	166.124	5.229.000	4.400.000	34
Oppland	183.690	2.350.000	1.700.000	13
Hedmark	188.326	1.770.000	0.750.000	9
Vestfold	219.480	6.100.000	5.300.000	28
Nordland	237.057	10.800.000	10.000.000	45
Buskerud	242.331	4.300.000	4.300.000	16
Møre og Romsdal	244.570	8.355.000	7.000.000	34
Østfold	256.668	7.300.000	5.300.000	28
Sør-Trøndelag	270.266	12.400.000	9.000.000	47
Rogaland	388.848	12.150.000	11.000.000	32
Hordaland	445.059	1.000.000	0	2
Akershus	488.618		8.000.000	25
Oslo	521.886			
<b>Totalt</b>	<b>4.577.457</b>	<b>89.419.000</b>	<b>83.205.000</b>	

Basert på dette, kan det se ut til at det har vært en viss nedgang i tilskudd til denne typen tiltak de siste fem årene. På den annen side viser dataene våre at totale budsjettmidler til

<sup>13</sup> Her bygger vi stort sett på data fra utfylte skjema. Data for Sogn og Fjordane og Østfold er basert på telefonintervju. Data for Akershus og Oslo er så uklare mht sammenligning at vi har utelatt dem, bortsett fra tilskudd til "Aksjon skolevei i Akershus.

trafikksikkerhetstiltak over trafikksikkerhetsutvalgene og -rådenes budsjetter har vært så å si stabile de siste fem årene. Samlet har det vært en økning på ca 5 millioner kroner. Dette kan imidlertid nærmest ene og alene tilskrives en dobling av bevilgningene i Sør-Trøndelag, fra vel 6 millioner kroner i år 2001 til over 12 millioner kroner i 2004.

Tabell 6 viser videre at totale midler over FTU-budsjettene varierer meget sterkt. Fra rundt 1 millioner kroner årlig i Hordaland, Vest-Agder og Aust-Agder til over 10 millioner kroner per år i Nordland, Sør-Trøndelag og Rogaland. Selv om budsjettstørrelsen har en viss sammenheng med innbyggertallet, så er det store forskjeller mellom mange fylker som ellers har mange likhetstrekk. Det gjelder f. eks. Vest-Agder og Telemark. Og det gjelder Rogaland og Hordaland.

Sammenligner vi fylkene ut fra budsjettene målt i kroner per innbygger er variasjonen stor. Hordaland, Vest-Agder, Aust-Agder og Hedmark ligger lavest (2-11 kroner) og Finnmark, Nordland og Sør-Trøndelag på topp (44-47 kroner per innbygger).

### 3.1.4 Samarbeidsrelasjoner og faglig fokus i trafikksikkerhetsarbeidet

Hvilket fokus legges det i trafikksikkerhetsarbeidet? Er det forskjeller fylkene i mellom? Tabell 7 viser hvor stor vekt det legges på ulike typer tiltak. I kartleggingen ba vi om en vurdering av fylkets arbeid ut fra fem ulike tiltaksområder: (1) Opplæring mot skoler, (2) informasjon og kampanjer, (3) kontroll og overvåkning, (4) fysiske tiltak, og til slutt (5) areal- og transportplanlegging. Det er selvsagt ofte stor overlapping mellom ulike typer tiltak, bl.a. i forbindelse med aksjoner og kampanjer. Svarene gir likevel en viss indikasjon på hvordan fylkene vektlegger innsatsen i trafikksikkerhetsarbeidet.

Kartleggingen viser at det gjennomgående er en jevn fordeling av innsatsen på alle typer områder i trafikksikkerhetsarbeidet sett bort fra areal- og transportplanlegging, som i mindre grad synes å være et tema i FTU-arbeidet. Opplæring mot skoler tillegges størst vekt. Informasjon/kampanjer tillegges også mye vekt. Det er ingen fylker som tillegger disse to tiltakene liten vekt.

Tabell 7. Fylkenes vektlegging i trafikksikkerhetsarbeidet.

	Liten vekt	Middels vekt	Stor vekt	Sum antall fylker
Opplæring mot skoler		5	11	16
Informasjon/ kampanjer		9	7	16
Kontroll og overvåkning	3	7	6	16
Fysiske tiltak	3	6	7	16
Areal og transportplan	5	9	1	15

La oss så se om FTU med politisk deltakelse vektlegger tiltak forskjellig fra utvalg uten politisk deltakelse. Som vist i tabell 8 ser vi først at åtte av de ti fylkene som har politisk ledede utvalg sier de legger stor vekt på opplæring mot skoler, mens bare tre av de seks som ikke har politisk ledede utvalg sier det samme.

Videre ser vi at vektleggingen på kampanjer også viser samme tendens, om enn noe svakere. Det er dessuten en klar tendens til at utvalgene som er politisk ledet både legger større vekt på kontroll og overvåkning og på fysiske tiltak. Alle de ti utvalgene som er politisk ledet legger middels eller stor vekt på kontroll og overvåkning, mens blant de som ikke har politisk ledede utvalg er det tre som legger liten og tre som legger middels vekt på dette. Nærmest identiske resultat finner vi når det gjelder vektleggingen på fysiske tiltak.

*Tabell 8. Sammenhengen mellom politisk ledede utvalg og vektlegging av ulike typer tiltak (Politisk ledet utvalg = Ja, Ikke politisk ledet utvalg = Nei). 16 fylker.*

<b>Tiltak</b>	<b>Politisk organisering</b>	<b>Liten vekt</b>	<b>Middels vekt</b>	<b>Stor vekt</b>	<b>Total</b>
<b>Opplæring mot skoler</b>	<b>Ja</b>	0	2	8	10
	<b>Nei</b>	0	4	2	6
<b>Informasjon/kampanjer</b>	<b>Ja</b>	0	5	5	10
	<b>Nei</b>	0	4	2	6
<b>Kontroll og overvåkning</b>	<b>Ja</b>	0	4	6	10
	<b>Nei</b>	3	3	0	6
<b>Fysiske tiltak</b>	<b>Ja</b>	0	3	7	10
	<b>Nei</b>	3	3	0	6
<b>Areal- og transportplanarbeid</b>	<b>Ja</b>	3	6	1	10
	<b>Nei</b>	3	3	0	6

Dette viser en klart tendens til at utvalg med forankring mot fylkespolitikere generelt har større vektlegging i sitt arbeid mot alle de fire nevnte typene tiltaksområder enn utvalg uten politisk deltakelse. Unntaket er vektleggingen av areal- og transportplanleggingen. Her finner vi ingen klare forskjeller.

Hvilke tiltak gjennomføres rundt omkring i landet i regi av FTU/FTR. I kartleggingen ble informantene bedt om å gi to eksempler på tiltak/aktiviteter i FTU/FTR som etter deres mening har vært vellykket. Tabell 9 på neste side gir en oversikt over aktiviteter og tiltak som blir nevnt.

Vi kan merke oss at svært mange av de vellykkede tiltakene som nevnes er tiltak rettet mot barn og ungdom. Det gjelder "Barn i trafikk og buss", refleksvest for 1.klassinger, Opplæring og kursing av lærere i barnehager og skoler, opplæring av politiets personell som jobber med ungdom, følgevennordningen, samordning av skolestart, kampanje fotball og trafikksikkerhet, ekstra kontroller, "Si fra kampanjen" og 1840-aksjonene.

Ellers nevnes også samordningsarbeidet i FTU, konferanser og andre tiltak for utarbeiding av trafikksikkerhetsplaner i kommunene og markeringen av trafikkofrenes dag.

*Tabell 9. Trafikksikkerhetstiltak eller kampanjer i fylket som har vært vellykket.*

<b>Eksempler på trafikksikkerhetstiltak/kampanjer:</b>
- Fotball og trafikksikkerhet / Scooter for livet (snøscooter og ungdom) Finnmark
- Kanalisering av 100.000 per år gjennom Trygg Trafikk/ Krafttak mot trafikkdød – prosjekt over 3 år (99-01) rettet mot dødsulykker (Aust-Agder)
- Ekstra kontroller målrettet mot ungdom natt til lørdag-søndag / Innkjøp av mobil fartstavle (Nord-Trøndelag)
- Etablering av nullvisjonskommuner (Lyngdal og Farsund) / Nyttårsaksjon i samarbeid mellom Aust- og Vest-Agder (Vest-Agder)
- Trafikksikkerhetskonferanse med kommunene om trafikksikkerhetsplaner / Skolesekkutdeling til 1.klasse "Barn i trafikk og buss" (samarbeid med NAF) (Telemark)
- Opplæring og kursing av lærere i barnehager og skoler / Opplæring av politiets personell som jobber med ungdom / Handlingsplanarbeidet (Oppland)
- Samordning av skolestartkampanje / Samordning og gjennomføring av kampanjen "Si i fra" (Hedmark)
- Samarbeidssatsingen i FTU / Kommunale trafikksikkerhetsplaner (Vestfold)
- Tverretatlige utekontroller: Miljøkontroll pluss samordnet døgnkontroll / Trafikkofrenes dag (Buskerud)
- 1840-aksjonen – kampanje rettet mot ungdom 15-20 år/ Som pådriver for tiltak mot tunge kjøretøy (Møre og Romsdal)
- 1840-aksjonen – kampanje rettet mot ungdom 15-20 år/ Støtteordninger som "Aksjon skoleveg" (Sør-Trøndelag)
- Trafikkofrenes dag – årlig markering/ Trafikksikkerhetshall (Rogaland)
- Fotball og trafikk / Mini trafikkbane på Voss (Hordaland)
- Refleksvest til 1. klassinger / Følgevennordningen (Akershus).

Informantene ble også bedt om å gi to eksempler på tiltak som har vært mindre vellykket. Her var svarene følgende:

*Tabell 10. Trafikksikkerhetstiltak eller kampanjer i fylket som har vært mindre vellykket*

<b>Eksempler på trafikksikkerhetstiltak/kampanjer:</b>
- Trafikksikkerhetsarbeid i enkelt kommuner
- Trafikksikkerhetsplan i enkelte kommuner
- Diverse forsøk på å få i gang arbeidet med trafikksikkerhetsplan for fylket
- Kompetansegivende studier i trafikksikkerhet.
- Konferanse for barnehagepersonell
- Kampanjer mot rusen
- Trygge lokalsamfunn
- Midler til ungdomstiltak – få eller ingen søknader
- Bruk av og utdeling av trafikksikkerhetspris som stimulan i trafikksikkerhetsarbeidet
- Samarbeidet med Trygg Trafikk
- Samarbeid og aktivitet mot kommunene
- Tilfeldighet i arbeidet med adferdsendring
- Stipendordninger til etterutdanning i trafikksikkerhet
- Ikke klart å kople FTU godt mot kommunene
- MC-forum nedlagt på grunn av manglende ressurser, interesse og ildsjeler
- Deltakelse i å arrangere sykkelfinaler i fylket
- Kinoreklame – ikke oppdatert
- Demo om TV-serie om trafikksikkerhet

Listen over tiltak som ikke har vært vellykket er kortere enn listen over vellykkede tiltak. Blant tiltakene som har vært mindre vellykket finner vi blant annet arbeidet med å styrke kontakten og samarbeidet med kommunene ved siden av enkeltaktiviteter og kampanjer.

Informantene ble spurt om de mente at nullvisjonen har bidratt til å endre fokus i FTU/FTR's arbeid med trafikksikkerhet. Her svarer seks ja og ni nei. Eksempler på tilleggskommentar fra de som svarte at nullvisjonen har bidratt til å øke FTU/FTRs fokus var "aktørene har etter hvert begynt å forstå visjonen", "tiltak rettet mot ungdom", "mer målrettet innsats og mindre "klatting", "mer kresen utvelgelse av tiltak vi har tro på virker", "utarbeidelse av trafikksikkerhetsplan med utgangspunkt i visjonen", "det stramme fokuset rundt drepte og alvorlig skadde kan ha negative ringvirkninger for det forebyggende arbeidet", "i noen grad blitt mer fokus – mer bevisste valg av tiltak".

Ingen av de som svarte nei har tilleggskommentarer. Dette kan tolkes slik at de som svarer nei mener nullvisjonen ikke har hatt noen negativ virkning, men heller ikke en direkte positiv virkning. Når vi ser på om vi kan spore noen forskjell i synet på nullvisjon ut fra om fylker har eller ikke har politisk ledede FTU, så viser analysen at så ikke er tilfelle.

Vi spurte videre om hvor stor innflytelse FTU/FTR har hatt i arbeidet med gjeldende fylkesplan/handlingsplan for transport. Blant de 14 som svarte, sier to fylker at de har hatt stor innflytelse, åtte at de har hatt liten innflytelse og fire fylker mener de ikke har hatt innflytelse på dette arbeidet. Det synes med andre ord som at fylkets trafikksikkerhetsutvalg for en stor del er frikoplet fra det regionale transportplanarbeidet.

Vi så tidligere at noen fylker opplever det slik at måten de har trukket kommuner med i trafikksikkerhetsarbeidet ikke har fungert så godt. Hvordan trekkes kommunen generelt sett med i fylkes trafikksikkerhetsarbeid? Tabell 11 på neste side gir en oversikt over svarene.

Vi ser her at kontakten med kommunene gjennomgående er positiv. Det er først og fremst i forbindelse med kommunenes utarbeiding av trafikksikkerhetsplaner at FTU/FTR er inne i bildet, samt ved utforming av prosjekter som Aksjon skoleveg i kommunene. Dette tolker vi som at kravet om kommunale trafikksikkerhetsplaner for å få tildelinger til Aksjon skoleveg prosjekt, har utløst en økende kontaktflate mellom FTU/FTR og kommunene i fylket. Dette kan imidlertid ikke tolkes som at kommunene gjennom dette trekkes med i fylkets trafikksikkerhetsarbeid som vi spurte informantene om. Kartleggingen viser dog at i flere fylker arrangerer FTU/FTR årlige konferanser der kommunene blir invitert. Som vi kommer tilbake til i casebeskrivelsene i neste kapittel, er Sør-Trøndelag og Vestfold eksempler på fylker der også politikere i FTU deltar i møter og er i direkte kontakt med enkeltkommuner. Utvalget i Vestfold legger blant annet vekt på en direkte oppfølging av de kommunale trafikksikkerhetsplanene og å jevnlig oppdatere seg om situasjonen i de ulike kommunene.

På den annen side tyder også kartleggingen på at det er begrensninger i hvor stor grad kommunene involveres i fylkets trafikksikkerhetsarbeid. For eksempel er det bare i åtte fylker at kommuner var representert ved utarbeiding eller revidering av siste trafikksikkerhetsplan for fylket. I åtte fylker var det ikke representasjon fra kommunene. Muligens er involveringen av kommunene i fylkes planarbeid å trafikksikkerhetsfeltet noe undervurdert. Som vi vil komme tilbake til i neste kapittel tyder mer inngående studie i tre fylker at to av fylkene legger vekt på å arrangere trafikksikkerhets-

konferanser ved jevne mellomrom. Her blir også fylkets strategiske trafikksikkerhetsarbeid diskutert.

*Tabell 11. Måter kommunene trekkes med i fylkets trafikksikkerhetsarbeid. Informantene på fylkesnivå.*

---

**Hvordan FTU/FTR involverer kommunene**

---

- Alle kommunene har trafikksikkerhetsplaner. Vi følger opp aktivitetene og bidrar med faglig kompetanse (Finnmark)
  - Ingen særlig kommunikasjon med kommunene bortsett fra i saker om fordeling av trafikksikkerhetsmidler (Aust-Agder).
  - Konferanse for kommuneansatte (Nord-Trøndelag)
  - Krav om kommunal trafikksikkerhetsplan kombinert med økonomisk støtte (Troms)
  - 2 trafikksikkerhetskontakter i hver kommune. Årlige konferanser. Dialog ved utarbeiding av trafikksikkerhetsplaner pluss diverse prosjekter i nullvisjonskommuner (Vest-Agder)
  - Kommunale trafikksikkerhetsplaner. Aksjon skoleveg prosjekter (Telemark)
  - Høringsrunde på handlingsplanen (FTUs plan). Spørreundersøkelse - seminar for kommuner. Samarbeid om kommunale planer. KTS (Buskerud)
  - Gjennom kommunale trafikksikkerhetsplaner i tilknytning til Aksjon skoleveg. Samarbeid på kommunalt plan i forbindelse med lokal gjennomføring av tiltak (Hedmark)
  - Vi har en systematisk tilnærming til kommunene på tre måter: 1. FTU's samarbeidsutvalg legger minimum 4 av sine 6 årlige møter i kommunene (4 av 14 kommuner besøkes årlig). 2. FTU's sekretariat arrangerer årlig to møter i "Vestfold veg- og trafikkforum". Her deltar trafikksikkerhetskontaktene i kommunene pluss repr. Fra Vegvesenet, politiet, fylkeskommune og Trygg trafikk. 3. FTUs sekretariat har årlige møter med hver kommune for å følge opp samarbeid knyttet til gjennomføring og rullering av tiltak i de kommunale trafikksikkerhetsplanene, samt rapportere "trafikkfarlige punkter (Vestfold).
  - Krav om kommunale trafikksikkerhetsplaner kombinert med økonomisk støtteordning (Nordland)
  - De trekkes ikke med i det hele tatt, annet enn i enkeltprosjekter (Buskerud)
  - Gjennom sine trafikksikkerhetsplaner. (Nesten) årlige trafikksikkerhetskonferanser (Møre og Romsdal)
  - Ved revidering av trafikksikkerhetsplan/handlingsprogram for Trafikksikkerhet for fylket.
  - Fadderordning hvor politiske medlemmer er fadder for kommuner med årlige trafikksikkerhetsbefaringer (Sør-Trøndelag)
  - Møter med kommunene - i seminar med faglig nyttig info og samarbeidsmøter (Rogaland)
  - Via de kommunale trafikksikkerhetsplanene (Hordaland)
  - De trekkes med gjennom arbeidet med å revidere Handlingsplan for trafikksikkerhet i Akershus (3-års plan). (Akershus).
- 

Vi spurte videre om alle kommunene i fylket har en gjeldende trafikksikkerhetsplan og dersom dette ikke er tilfellet, hvor mange kommuner som ikke har en gjeldende plan. Det viser seg at blant de 17 fylkene som svarte, så er det bare i to fylker at alle kommunene har en slik plan (Finnmark og Rogaland). I ni fylker mangler en kommune trafikksikkerhetsplan, mens det i tre fylker er to kommuner som mangler trafikksikkerhetsplan (Aust-Agder, Vest-Agder og Oppland). I Troms mangler tre kommuner trafikksikkerhetsplan, i Nordland fire og Buskerud syv. Vi mangler data for Nord-Trøndelag og Telemark. Dersom fylkenes informasjon er oppdatert betyr dette at blant de 17 fylkene vi har data fra (Oslo inkludert) er det 363 av til sammen 392 kommuner som har en trafikksikkerhetsplan. Med andre ord har 93 prosent av



kommunene plan for kommunens trafikksikkerhetsarbeid. I henhold til Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet var det per 1.1.2002 64 prosent av kommunene som hadde en vedtatt plan, 29 prosent der planarbeidet var i gang og 7 prosent som ikke hadde startet opp planarbeidet. Dette kan tyde på at det kommunale planarbeidet har fortsatt også etter at de øremerkende Aksjon skoleveg midlene opphørte i 2001. Hvilket kanskje kan tilskrives at fylkeskommunene, med få unntak, har fortsatt å bevilge midler til dette formålet etter overgangen til ordningen med rammetilskudd til fylkeskommunene.

Ti fylker har en eller annen form for samarbeid med andre FTU'er eller trafikksikkerhetsråd. De samarbeidstiltakene som nevnes er stort sett knyttet til aksjoner og kampanjer. Det som nevnes er:

*Tabell 12. Eksempler på samarbeid med på tvers av fylkesgrensen*

<b>Samarbeid på tvers av fylkesgrensen</b>	
-	Har startet samarbeid i tre fylker om felles trafikksikkerhetsatsing (Nordland, Troms og Finnmark)
-	Har nylig startet samarbeid med tanke på flere fellesprosjekter. Har samarbeidet i 5 år med Nyttårsaksjonen (Aust-Agder og Vest-Agder) 1840-aksjonen i samarbeid med annet fylke. I ferd med å opprette regionalt samarbeid (tre fylker)
-	Regionalt samarbeid om tiltak rettet mot ungdom. Bl.a. 1840-aksjonen (Møre og Romsdal, Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag)
-	Det arbeides med hvordan 3-fylke samarbeidet skal bli, men ingen beslutning er tatt (Buskerud, Telemark og Vestfold)
-	Årlig seminar for FTU-sekretær/ledere (Hedmark og Oppland)
-	Formalisert samarbeid med ett fylke i forbindelse med kampanje (Hedmark)
-	Fotball og trafikk (Hordaland og Sogn- og Fjordane).

Hvordan opplever så fylkene utviklingen i trafikksikkerhetsarbeidet? Som et av de siste spørsmålene spurte vi: "Hvordan fungerer fylkets trafikksikkerhetsarbeid nå sammenlignet med forrige valgperiode?" Ni fylker svarer at arbeidet fungerer omtrent likt som i forrige periode. Tre fylker mener at arbeidet fungerer bedre, mens de to siste fylkene som besvarte dette spørsmålet mente at arbeidet fungerer dårligere enn forrige valgperiode (se tabell 13).

*Tabell 13. Vurdering av hvordan fylkes trafikksikkerhetsarbeid fungerer i forhold til forrige valgperiode.*

	Antall fylker
Det fungerer bedre	3
Det fungerer dårligere	2
Det fungerer omtrent likt	9
Sum	14

Som vist i kommentarene gjengitt i tabell 14, mener ett fylke blant annet at arbeidet er mer strukturert og at plandokumentet brukes mer aktivt. Et annet fylke mener at det har

skjedd en dreining mot økt fokus på fysiske tiltak. Et tredje fylke vektlegger blant annet økt engasjement blant politikere.

*Tabell 14. Kommentar til hvordan fylkes trafikksikkerhetsarbeid fungerer i forhold til forrige valgperiode.*

---

#### Kommentar

---

- Det er mer strukturert og tiltakene evalueres og følges opp mer nøye (hvert år tidl. Hvert 4 år). Fylkes trafikksikkerhetsplan mer aktivt dokument
  - Noe mindre fokus på egne trafikksikkerhetstema. Mye fokus på fysiske tiltak.
  - Politikere er mer involvert nå. Generelt større engasjement og øket grad av samarbeid.
  - FTU-leder er nå fylkesvaraordfører og dette er en fordel for FTU aktivitet
  - Har ikke lenger innflytelse på fordelingen av Aksjon skolevegmidlene
  - Nye politiske "koster" med større interesse for trafikksikkerhets
- 

Helt til slutt ble informantene spurt om det var andre ting knyttet til trafikksikkerhetsarbeidet i fylket som ikke ble dekket i spørreskjemaet. Blant annet vektlegges det i ett skjema hvor viktig mediekontakten er for fylkes trafikksikkerhetsarbeid. I et annet skjema påpekes det at arbeidet er organisert i et "trafikksikkerhetsforum". En siste kommentar som bør nevnes er spørsmålet om hvor det viktige arbeidet som angår atferd skjer, lokalt eller nasjonalt. Informanten framhever at koplingen mellom kommunalt nivå og nasjonal transportplan er viktig.

### 3.1.5 Oppsummering

Fylkeskommunenes hovedoppgave i det trafikksikkerhetsarbeidet som i henhold til § 40 A foregår gjennom fylkestrafikksikkerhetsutvalg og -råd er å *samordne og tilrå* tiltak. Det gjelder en rekke ulike tiltak og det gjelder mange aktører.

Skjemaundersøkelsen i fylkene viser at kontakten mellom FTU/FTR og kommunene først og fremst er knyttet til konkrete Aksjon skolevegprosjekt" og ved utarbeiding (rullering) av trafikksikkerhetsplan. På den annen side blir kommunene i mindre grad trukket inn når fylkets trafikksikkerhetsplan (handlingsplan) blir rullert. Med tanke på at riksveger og fylkesveger utgjør ca 60 prosent av vegnettet i kommunene og at det er her de fleste alvorlige ulykkene skjer, blir det en spesiell utfordring å få til et samarbeid om tiltak på dette vegnettet.

Undersøkelsen viser videre at det å ha et politisk ledet FTU/FTR og samtidig ha mange politikere med i utvalget bidrar til at FTU/FTR får større innflytelse i fylkespolitikken.

Kartleggingen tyder på at midlene som FTU/FTRene disponerer til trafikksikkerhet er relativt små sett i en større sammenheng, og det er store variasjoner fra fylke til fylke. Det bevilges rundt 1 million kroner per år i de tre fylkene som har minst budsjett og over 10 millioner kroner per år i de tre fylkene som har størst. FTU/FTR-budsjettene varierer fra 2 kroner per innbygger til nesten 50 kroner per innbygger.

Ellers er det gjennomgående slik at de fylkene som har et politisk ledet FTU legger større vekt både på opplæring mot skoler, informasjon, kampanjer, kontroll, overvåking

og fysiske tiltak enn fylker uten politisk ledet FTU. Med andre ord synes aktiviteten å være på et høyere nivå.

Mange av informantene fremhever kampanjer mot barn og ungdom, gjennom barnehager og skoler, som de mest vellykkede kampanjene. Ellers trekkes det fram av at det er vanskelig å lykkes i å styrke kontakten mot kommunene.

## **3.2 Kommune**

Fylkeskartleggingen viser at det store flertallet, 93 prosent av landets kommuner har en plan for kommunens arbeid på trafikksikkerhetsfeltet. I dette avsnittet skal vi se nærmere på hvordan kommunene organiserer trafikksikkerhetsarbeidet, hvor mye de bevilger til trafikksikkerhetstiltak, samt faglig fokus og samarbeid med andre kommuner, aktører og forvaltningsnivåer. Analysen bygger på en kartlegging av trafikksikkerhetsarbeidet i et utvalg av landets kommuner.

Det ble sendt ut spørreskjema til ansvarlig for trafikksikkerhetsarbeidet i tre kommuner i hvert fylke, til sammen 55 kommuner inkludert Oslo. Som vi har nevnt tidligere har vi valgt å håndtere Oslo som kommune i denne sammenhengen. Vi har fått svar fra til sammen 39 kommuner, 71 prosent. Alle fylkene er dekket med svar fra minst en kommune. I hvert fylke valgte vi ut en liten og en mellomstor kommune ved siden av fylkessenteret. Fylkessenteret har i flertallet av fylkene den høyeste befolkningen. Undersøkelsen er med andre ord basert på et strategisk utvalg av kommuner. Dersom vi utelater Oslo, inneholder datamaterialet så å si like mange kommuner i hver kategori.

### **3.2.1 Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene**

I likhet med de fleste kommunene i landet, har alle kommunene i vårt utvalg en egen trafikksikkerhetsplan. For et par kommuner ble gjeldene plan sist rullert før årtusenskiftet. Nærmere 80 prosent ble rullert i forrige valgperiode, mens de siste 11 prosent har blitt rullert i løpet av det siste året<sup>14</sup> (jf. Tabell 15 på neste side).

I 17 av de 39 kommunene, dvs. 43 prosent, svarer at de har et eget trafikksikkerhetsutvalg eller en gruppe som arbeider med trafikksikkerhet.

Vi har tidligere diskutert kommunens organisering av trafikksikkerhetsarbeidet ut fra krav om egne trafikksikkerhetsplaner for å få støtte til Aksjon skoleveg. Har kommunene opprettet eget utvalg for trafikksikkerhet i forbindelse med dette plankravet? Kartlegging tyder på at dette ikke er tilfellet. Kun tre kommuner svarer ja og en kommune svarer at opprettelsen delvis kom som følge av kravet om plan. De andre kommunene avkrefter at utvalget ble opprettet som følge av kravet om plan for å få støtte til Aksjon skoleveg.

---

14 To planer var under behandling

Tabell 15. År gjeldene trafikksikkerhetsplan ble rullert.

År	Antall	
	kommuner	Prosent
1996	1	2,6
1999	1	2,6
2000	9	23,7
2001	8	21,1
2002	5	13,2
2003	8	21,1
2004	4	10,5
2005	2	5,3
Sum	38	100
Uten svar	1	

Kartleggingen viser videre at ti kommuner har et eget utvalg for trafikksikkerhet med politisk representasjon, mens syv kommuner har et eget administrativt trafikksikkerhetsutvalg. Utvalgene har fra en til syv politiske representanter. I syv av de ti kommunene som har politisk representasjon i utvalget har de politisk ledelse. Antall administrativt oppnevnte medlemmer i de kommunale trafikksikkerhetsutvalgene varierer fra 3 til 14.

Arbeiderpartiet er representert i trafikksikkerhetsutvalget i flest kommuner, i hele syv av de ti utvalgene som har politisk deltakelse. Videre deltar Høyre i fire kommuner, Senterpartiet i fire, Sosialistisk venstreparti i tre, og Fremskrittspartiet og Venstre i to kommuner. Samlet sett er det store flertallet av politikerne som deltar i utvalgene middels eller svært sentrale i kommunal politikken.

Over halvparten, ni utvalg, har kun innstillende myndighet. Fem har besluttende myndighet i mindre saker, mens to kommuner svarer at utvalget har besluttende myndighet over alle saker. I 12 utvalg deltar konsultative medlemmer også i beslutningene (70 prosent).

Dersom vi ser nærmere på de konsultative medlemmene som deltar i utvalgene er Statens vegvesen representert i halvparten av kommunene som har et eget utvalg (ni av 17). Flertallet har i følge informantene en underordnet posisjon i Statens vegvesen. Kommunalavdelingen som er ansvarlig for transport er representert i nesten alle utvalgene. Her har også flertallet en underordnet posisjon. I ti av utvalgene er videre kommunalavdelingen ansvarlig for skole representert i utvalget. I fem av utvalgene har representanten en overordnet og i fem en underordnet posisjon. Kommunalavdeling ansvarlig for helse er representert i fem utvalg. Dessuten deltar Politiet i de fleste kommunene og i halvparten av utvalgene med en overordnet representant. UP er representert med en underordnet representant i en kommune. Det samme gjelder Trygg Trafikk. Det er i tillegg en rekke ulike organisasjoner og interessegrupper med i utvalgene (se tabell 16).

*Tabell 16. Andre fagetater og organisasjoner som deltar i kommunenes trafikksikkerhetsutvalg/-gruppe*

Type representant	Antall kommuner
Barnas representant i kommunen	1
En fra skolens foreldrerådets arbeidsutvalg	1
Ungdomsråd	1
Elevråd	1
Eldreråd	2
Idrettslag	1
Forsikring	1
Handelstandsforening, bilorganisasjon	1
Bedriftshelsetjeneste	1
NAF	1
To ansatte fra utviklingsentralen	1
Transportnæring	3

Vi ba den som svarte på vårt spørreskjema om å angi antall år hun/han har vært ansatt i stillingen. Resultatene viser at hele to av tre har vært ansatt fem år eller mer. Dessuten har hele 25 prosent vært ansatt 18 år eller mer. Dersom det er de som har svart på skjemaet som til vanlig har det praktiske ansvaret for kommunens trafikksikkerhetsarbeid, bringer disse med seg både erfaring og stabilitet inn i arbeidet. I dybdeundersøkelsene ser vi imidlertid at ansvarlig for trafikksikkerhet ofte også kan ha ansvar for flere felt som til sammen spenner over et vidt spekter av oppgaver.

Halvparten av utvalgene møtes hver annen måned eller hvert kvartal, mens noen utvalg møtes bare et par ganger i året. I enkelte kommuner har utvalget svært ofte møter. I to kommuner har utvalget møter henholdsvis 11 og 20 ganger per år.

Kartleggingen tyder på at de kommunale trafikksikkerhetsutvalgene er relativt stabile. Kun tre kommuner svarer at utvalget har endret organisering de siste fem årene. Denne stabiliteten bidrar muligens til at over halvparten av kommunene mener at utvalget har hatt stor innflytelse på arbeidet med kommunens gjeldene plan for transport. Det er riktignok også kommuner som mener at utvalget har liten mulighet til å påvirke dette arbeidet. Kun én informant svarer at utvalget ikke har hatt innflytelse på kommunens transportplan.

Oppsummert er det 22 av 39 kommuner som ikke har en egen organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid (56 prosent). Blant de 17 som har et trafikksikkerhetsutvalg er det ti som har politikere i utvalget.

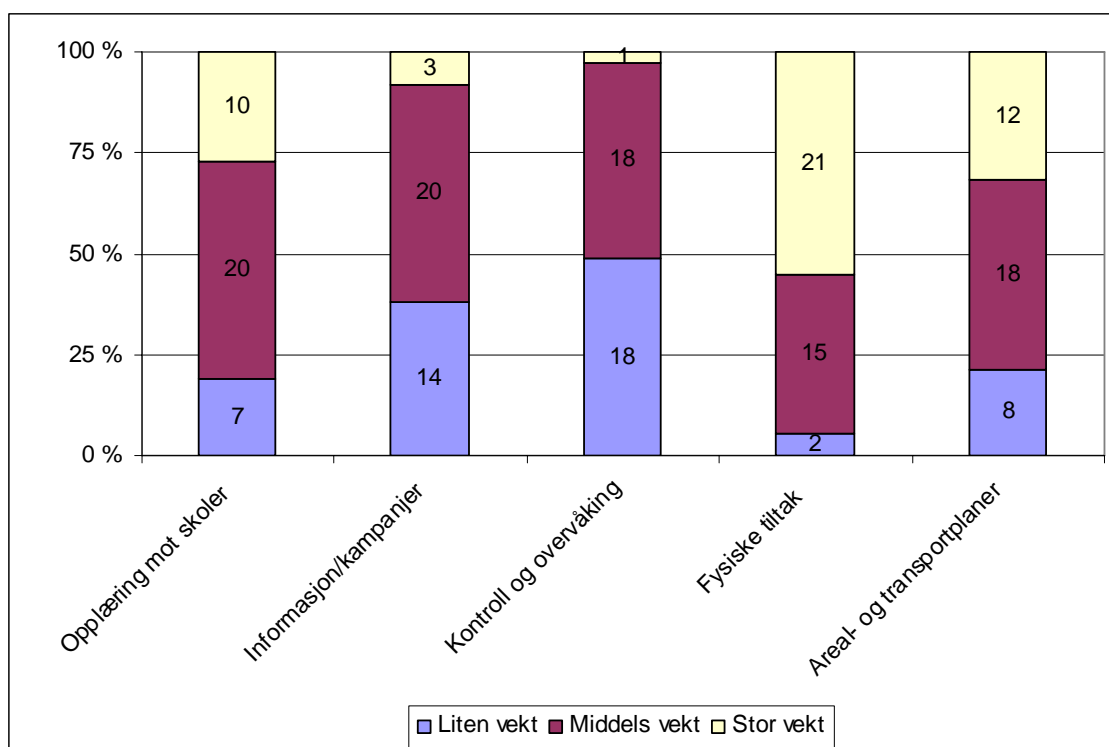
### **3.2.2 Trafikksikkerhetsutvalgets budsjett**

Det er store variasjoner kommunene imellom hvor mye midler de setter av til trafikksikkerhetsutvalget. Kartleggingen viser at to utvalg disponerer over henholdsvis 6.000 og 10.000 kroner per år, fem utvalg fra 200.000 til 500.000 kroner per år og ytterligere tre utvalg fra 500.000 til og med 900.000 per år. Det ser ut som bevilgningene er relativt stabile over tid.

### 3.2.3 Samarbeidsrelasjoner og faglig fokus i trafikksikkerhetsarbeidet

I fylkeskartleggingen så vi at fylkenes vektlegging i trafikksikkerhetsarbeidet fordeler seg relativt jevn mellom ulike områder, sett bort fra areal- og transportplaner som ser ut til å ha et begrenset fokus i trafikksikkerhetsarbeidet på fylkesnivå. Finner vi de samme trekkene i kommunene? Figur 2 gir et bilde av fokus i trafikksikkerhetsarbeidet i de 39 kommunene i vår kartlegging.

Vi finner at kommunene legger størst vekt på fysiske tiltak, areal- og transportplanlegging og opplæring mot skoler. I motsetning til på fylkesnivået legger med andre ord kommunene stor vekt på areal- og transportplaner. Dette fokuset gjenspeiles også i kommunenes trafikksikkerhetsplaner (jf. kapittel 4).



Figur 2. Vektlegging på ulike aktiviteter i kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Andel svar i prosent og antall kommuner er angitt i figuren.

Som på fylkesnivå ba vi den som besvarte skjemaet i kommunen om å gi to eksempler på trafikksikkerhetstiltak og kampanjer som hun/han mener har vært vellykket. Vi har valgt å forsøke å kategorisere tiltakene. Denne oversikten er gjengitt i tabell 17. For en fullstendig liste over tiltak som informantene har notert ned, se vedleggstabell A.

For det første er det en del fysiske tiltak som går igjen i informantenes beskrivelser av tiltak som har vært vellykket. Det dreier seg om alt fra humper i vegen, til utvidelse av veg, skille myke og harde trafikkanter, redusere fartsgrenser til kombinasjoner av ulike tiltak. Det er videre en del tiltak knyttet opp mot skole. Noen informanter nevner eksplisitt fysiske tiltak rundt skole i form av å skape et enklere trafikkbilde å forholde seg til for skolebarna. Det nevnes også vellykkede informative tiltak og kampanjer. Trafikksikkerhetsplanen framheves som et vellykket tiltak. Det samme gjelder ulike former for samarbeid.

Tabell 17. *Typer trafikksikkerhetstiltak eller kampanjer som har vært vellykket.*

Type tiltak	Antall	Type tiltak	Antall
Aksjon skoleveg	2	Informasjon skole/barnehage	2
Breddeutvidelse veg	3	Gå til skolen kampanje	1
Busslomme	1	Fokus på trafikk på skolen	3
Fortau	4	Statens vegvesens møter om trafikksikkerhet	1
Gang/sykkelveg	8	Kampanje - Si fra	1
Gatebelysning	3	Kampanje - Heim til middag	1
30 km/t	4	Rebusløp russebiler	1
Fartshumper	3	Refleksdemonstrasjon	1
Flere fysiske tiltak	6	Samarbeid med skolene	1
Rydder i trafikkforholdene rundt skole/barnehage	4	Samarbeid fylke	1
Fysisk skjerming rundt skole	1	Samarbeid med politiet	3
Trafikksikkerhetsplan	3		

Som i fylkeskartleggingen ba vi også kommunene gi to eksempler på tiltak og kampanjer i kommunen som etter informantens mening har vært mindre vellykket. Det nevnes ulike fysiske tiltak som trolig har fungert dårlige enn antatt. Videre nevnes det dårlig erfaring med å redusere fartsgrensen uten fysiske tiltak. Mindre vellykkede samarbeid og undervisningsopplegg og kampanjer blir også nevnt (se vedleggstabell B).

I hvilken grad har nullvisjonen bidratt til å endre fokuset i kommunenes trafikksikkerhetsarbeid. Nærmere to av tre kommuner svarer at nullvisjonen ikke har bidratt til å endre kommunens arbeid med trafikksikkerhet. Den siste tredjedelen mener blant annet at nullvisjonen har bidratt til å gi trafikksikkerhetsarbeidet større fokus og legitimitet i kommunens planlegging. Blant annet har visjonen vært viktig for å få gjennomslag for redusert fartsgrense (30 km/t) i deler av kommunen. En informant svarer at en "ser mer på de alvorlige ulykkene" (jf. tabell 18).

Tabell 18. *Beskrivelse av nullvisjonens bidrag til endringer i fokus på kommunens trafikksikkerhetsarbeid.*

Beskrivelse
- Det blir mer fokusert på trafikksikkerhet ved utarbeidelse av reguleringsplaner
- Det tenkes nok mer over forholdet i arbeidet med trafikksikkerhet enn hvis O-visjonen ikke hadde vært et begrep
- Et mer helhetlig og samordnet trafikksikkerhetsarbeid
- Gjør det lettere å initiere trafikksikkerhetsprosjekter politisk. Annen forståelse av dette.
- Hovedsaklig gjennomføring av redusert fartssonegrense (30/40) på veier hvor dette ikke var aktuelt tidligere
- Kommunen er med i prosjekt
- Mer støtte til fartsdempende tiltak (aksept for)
- Ser mer på de alvorlige ulykkene
- Trafikksikkerhetsplanen viser bla at det innføres 30 km/t fartsgrense på alle boligveier i kommunen
- Visjonen lå til grunn i arbeidet med Trafikksikkerhetsplanen

I fylkeskartleggingen så vi på hvordan fylket trekker kommunene inn i trafikksikkerhetsarbeidet på fylkesnivå. Hva mener så kommunene om dette? 70 prosent mener at kommunene trekkes med i fylkets arbeid. Først og fremst mottar kommunene

informasjon og deltar i høringsprosesser. Det er også noen kommuner som fungerer som rådgivere i fylkessammenheng. En informant fra Finnmark nevner at det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet går på omgang mellom kommunene. Ellers deltar kommunene gjennom konferanser og møter og gjennom samarbeid med aktører i FTU, og da først og fremst med Statens vegvesen (se vedleggstabell C).

*Tabell 19. Eksempler på måter kommunene trekkes med i fylkets trafikksikkerhetsarbeid.*

---

**Eksempel på samarbeid mellom fylke og kommune:**

---

- Bidro med informasjon i arbeidet med trafikksikkerhetsplan
  - Budsjett. Prioritering av tiltak.
  - Deltakelse på trafikksikkerhetskonferanser og møter. Felles møte med vegvesen/kommune
  - Deltar i planprosessene - mottar informasjon
  - Dette blir rullert mellom kommunene i Finnmark
  - Gjennom samarbeid med Statens vegvesen
  - Har vært representert med deltakere i arbeidsgruppen for fylkets handlingsplan. Ellers lite.
  - Høringsinstans, ATP-prosjekt
  - Høringsinstans og innspill til handlingsprogram
  - Høringsuttalelse
  - I liten grad
  - Kommunen får økonomisk støtte (FTU midler) til større trafikksikkerhetstiltak som undergang, fortau og etablering av skoleveg .
  - Konsulenten i kommunen bidrar på planleggingsmøter. Kommunen bidrar også som rådgiver fordi kommunen har erfaring som "trygt lokalsamfunn"
  - Meget godt kontakt både med Statens vegvesen, FTU og TT
  - Planarbeid
  - Prosjekt aksjon skoleveg
  - Saker til høring
  - Som alle kommunene i Telemark. Vi har godt samarbeid med FTU (Vegkontoret)
  - Tilskuddsordninger, skoleveg tiltak (fysiske), holdningsskapende (ikke fysiske)
  - Vi er med på aksjon skoleveg
  - Via trafikksikkerhetsplan og kontakt med vegvesenet og med Trygg Trafikk
- 

Undersøkelsen tyder med andre ord på at det i mange fylker er et utstrakt samarbeid mellom FTU/FTR og kommuner i trafikksikkerhetsarbeidet. Samarbeidet kommunene imellom er imidlertid mer begrenset. Kartleggingen vår tyder på at kun én av seks kommuner samarbeider med andre kommuner i trafikksikkerhetsarbeidet. Blant kommuner som samarbeider dreier det seg slik vi tolker det mye om generelle samarbeidsfora der arbeid knyttet til trafikksikkerhet også inngår. Det er også eksempler på kommuner som samarbeider om konkrete prosjekter knyttet til bestemte vegstrekninger og/eller aktiviteter.

Vi så tidligere at organiseringen av kommunenes trafikksikkerhetsarbeid er relativt stabil. På spørsmål om hvordan informantene mener at kommunens trafikksikkerhetsarbeid fungerer svarer nærmere 70 prosent at det fungerer omtrent likt som i forrige politiske periode. Fire informanter mener at trafikksikkerhetsarbeidet fungerer dårligere og syv mener at arbeidet fungerer bedre. Det ser ikke ut til at kommuner med eget trafikksikkerhetsutvalg svarer forskjellig fra andre kommuner, det samme gjelder dersom vi ser på svarene ut fra kommunens størrelse (befolkningsmessig). Kommentarene informantene gir dreier seg blant annet om at



kommunene har fått til et bredere engasjement i befolkningen, at de har fått vedtatt en plan som kommunen kan jobbe ut fra og at det er blitt større aksept for fysiske fartsreducerende tiltak. Det nevnes også at kommunens innføring av parlamentarisme har ført til dårligere samspill mellom administrasjon og politikere, og at mange fysiske tiltak allerede er gjennomført slik at behovet derfor er mindre enn for noen år siden.

### 3.2.4 Oppsummering

Alle kommunene i vår skjemaundersøkelse har en plan for trafikksikkerhetsarbeidet. Videre har nærmere halvparten av kommunene (44 prosent) også et organ eller utvalg som fokuserer på trafikksikkerhet. Kartleggingen støtter ikke en hypotese om at opprettelsen av et slikt organ følger av kravet som har vært stilt om at kommunen skal ha en egen plan for trafikksikkerhet for å få midler til Aksjon skoleveg. Flertallet av de kommunale trafikksikkerhetsutvalgene har politisk representasjon.

Kartleggingen viser at det er et mangfold av aktører og organisasjoner som involveres i kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Sektoren som er ansvarlig for transport deltar i de fleste kommunene, det samme gjør politiet. Videre involveres skolene ofte på en eller måte. Statens vegvesen er representert i halvparten av kommunene. Det er store variasjoner kommunene imellom med hensyn til hvor ofte trafikksikkerhetsutvalget eller -gruppen møtes.

Generelt sett tyder kartleggingen på at organiseringen av de kommunale trafikksikkerhetsutvalgene er stabile over tid, både gjennom måten arbeidet organiseres på og med tanke på hvilke aktører som deltar. Flertallet opplever også at de har stor innflytelse på kommunens transportplanarbeid. Trafikksikkerhetsutvalgenes budsjetter varierer fra noen tusen til nærmere en million (Oslo er her holdt utenfor). Det ser ut til at bevilgningene i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet er relativt stabile over tid.

Uavhengig av om kommunen har en egen organisering av trafikksikkerhetsarbeidet eller ikke, viser kartleggingen at fokuset i først rekke er rettet mot fysiske tiltak på veg. Når vi spør om hvilke tiltak som informantene mener har fungert godt i egen kommune nevnes ofte ulike former for fysiske tiltak. Videre tyder kartleggingene våre på at areal og transportplanarbeidet har et større fokus i det kommunale arbeidet med trafikksikkerhet enn i det fylkeskommunale arbeidet. Ulike tiltak knyttet til opplæring mot skoler tillegges også vekt i kommunene. Generelt sett tyder undersøkelsen på at kommunene har et fokus mot områder der barn ferdes.

Flertallet av kommunene mener at nullvisjonen ikke har bidratt til å endre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Tredjedelen som mener at nullvisjonen har bidratt til endringer, gir kommentarer i retning av at visjonen har gitt trafikksikkerhetsarbeidet et bredere fokus og legitimitet i kommunens planlegging.

Det er generelt sett lite samarbeid på tvers av kommunegrenser direkte knyttet opp til trafikksikkerhetsarbeidet, men kommunene vektlegger å samarbeide med Statens vegvesen, Politiet og å delta for eksempel på fylkeskonferanser som FTU/FTR ofte arrangerer. Det store flertallet mener også at kommunene trekkes med i fylkenes trafikksikkerhetsarbeid.

## 4 Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet i tre fylker og ni kommuner

Vi skal nå se nærmere på hvordan trafikksikkerhetsarbeidet er organisert og drives i de tre casefylkene Hordaland, Nord-Trøndelag og Vestfold og i de til sammen ni casekommunene i disse fylkene.

I kapittel tre innledet vi med å vise fordelingen mellom europa- og riksveg, fylkesveg og kommunale veger i fylkene i Norge. Vi så da at 29 prosent av vegnettet i Norge er europa- og riksveger og at andelen europa- og riksveg er temmelig lik i fylkene. I ti av landets fylker varierer andelen mellom 28 og 32 prosent. Nedenfor ser vi at Hordaland ligger omtrent på landsgjennomsnittet når det gjelder europa- og riksveger, mens Vestfold ligger på 25 prosent og Nord-Trøndelag med sine 20 prosent er blant de fylkene som ligger lavest.

Det er videre interessant å merke seg at fordelingen på ulike typer veger varierer langt sterkere innenfor hvert av fylkene enn mellom fylkene. De minste kommunene folketallsmessig har langt større andel riksveg enn de største. Her er andelen europa- og riksveg 41 prosent i Andebu og Etne og 50 prosent i Fosnes, mens den i fylkessentrene er henholdsvis 19 prosent i Tønsberg, 21 prosent i Bergen og 22 prosent i Steinkjer. Omvendt ser vi at de minste kommunene har lavere andel kommunale veger (24 til 35 prosent) enn fylkessentrene (41 til 58 prosent).

Dette har trolig først og fremst sammenheng med at større kommuner gjennomgående er mer tettbygd og dermed har de et mer finmasket kommunalt vegnett i og rundt sentrene.

Et interessant moment her er at trafikksikkerhetsarbeidet, spesielt i et nullvisjonsperspektiv, bør ha større fokus på riks- og fylkesvegnettet i de små kommunene enn i de store kommunene folketallsmessig.

Vi ser ellers av tabellen at gang- og sykkelvegnettet er langt mer utbygd i de større kommunene enn i de minste, hvor dette nærmest er fraværende. Vi ser og at Larvik og Bergen skiller seg ut fra de andre ved at de har en svært stor andel av det kommunale vegnettet som har fartsgrense 40 km/t eller mindre.

Tabell 20. Nøkkeldata om fordeling av vegnettet i våre casefylker og –kommuner (km veg og prosent).

	Europa- og riksveg	Fylkesveg	Kommunal veg	Sum offentlig veg	Gang- og sykkelveg	Veg med 40 km/t eller mindre
Tønsberg	(19%) 58	70 (24%)	173 (57%)	301	75	15
Larvik	123 (23%)	167 (31%)	256 (46%)	546	27	171
Andebu	48 (41%)	40 (34%)	29 (25%)	117	3	14
Vestfold	(25%)	(26%)	(49%)			
Bergen	220 (21%)	223 (21%)	596 (58%)	1039	100	244
Voss	109 (23%)	153 (33%)	207 (46%)	469	7	24
Etne	79 (41%)	47 (24%)	68 (35%)	194	5	8
Hordaland	(28%)	(27%)	(45%)			
Steinkjer	149 (22%)	243 (37%)	273 (41%)	665	30	50
Meråker	35 (22%)	56 (35%)	68 (43%)	159	4	1
Fosnes	55 (50%)	28 (26%)	26 (24%)	109	0	3
Nord-Trøndelag	(20%)	(33%)	(47%)			

#### 4.1 Hordaland fylke

Hordaland er et av de mest folkerike fylkene i landet og har nesten 450 000 innbyggere fordelt på 33 kommuner. I 2004 hadde trafikksikkerhetsrådet i Hordaland 1 millioner kroner til arbeidet med trafikksikkerhetstiltak. Dette tilsvarer 2 kroner per innbygger. Ingen midler ble avsatt til Aksjon skoleveg.

I 1995 innførte Hordaland fylkeskommune en ny styringsstruktur der en valgte å legge ned alle underutvalgene inkludert det daværende fylkestrafikksikkerhetsutvalg (FTU). Det politiske ansvaret i henhold til vegtrafikklovens § 40 A ble lagt til daværende komité for miljø og samferdsel og det ble administrativt opprettet et rådgivende organ som ble kalt fylkets trafikksikkerhetsråd (FTR). Med den siste endringen i styringsstruktur i 2003 er trafikksikkerhetsarbeidet lagt til samferdselsutvalget. I inneværende periode, 2003-2007, danner Krf, Høyre og Frp flertall i fylkestinget. Krf innehar ordførervervet, Høyre varaordfører og Frp leder i de tre faste utvalgene: Kultur- og ressursutvalget, Opplærings- og helseutvalget og Samferdselsutvalget.

I avsnittet under gir vi først en nærmere beskrivelse av organiseringen, finansieringen, vektleggingen, samarbeidsrelasjoner og resultater i arbeidet med trafikksikkerhet i

Hordaland. Deretter beskriver vi trafikksikkerhetsarbeidet i fylkessenteret Bergen, innlandskommunen Voss og Etne som ligger helt sør i fylket.

#### **4.1.1 Hordaland fylkes trafikksikkerhetsråd**

##### ***Organisering av fylkets trafikksikkerhetsarbeid***

Som nevnt innledningsvis valgte Hordaland fylkeskommune å legge ned fylkets trafikksikkerhetsutvalg da det endret organisering i 1995. Politisk er ansvaret under dagens organisering lagt til samferdselsutvalget og med FTR som rådgivende organ. I FTR deltar de samme etatene og organisasjonene som tidligere var konsultative medlemmer i FTU. Disse er følgende:

- Statens vegvesen (sekretær)
- Statens vegvesen (leder)
- Statens vegvesen
- Trygg Trafikk v/fylkessekretær
- Hordaland fylkeskommune v/samferdselssjefen
- Hordaland fylkeskommune – opplæringsavdelingen
- Fylkesmannen i Hordaland – utdanningsavdelingen
- Hordaland Politidistrikt
- Autoriserte Trafikklærers Landsforbund

Ledelse og sekretariatet som forbereder sakene for FTR er lagt til Statens vegvesen, Bergen distrikt. FTR har anslagsvis 6 møter per år. Tidligere, fra slutten av 1980-tallet til 1995, ble FTU ledet av et medlem fra samferdselsutvalget. I tillegg besto utvalget av fire politiske representanter fra til sammen tre hovedutvalg. Ut over dette hadde FTU som nevnt konsultative representanter fra de samme etatene som dagens FTR.

Flere informanter fremhever at aktivitetsnivået i fylkes trafikksikkerhetsarbeid nå er meget lavt sammenlignet med tidligere. Kontakten med politikere er dårlig. De siste par årene har det vært gjort flere fremstøt fra FTR overfor Samferdselsutvalget for å få gjenopprettet et FTU med politisk ledelse, uten at dette har lyktes. Sist gang, for ca et år siden, ble et slikt forslag nedstemt med et knapt flertall. Samferdselsutvalget vedtok imidlertid i juni 2004, at det nå skal settes av tid til såkalte sammøter mellom Samferdselsutvalget og FTR hvert halvår. I tillegg skal FTR være representert på møter i Samferdselsutvalget når trafikksikkerhetssaker blir lagt fram.

##### ***Økonomi og vektlegging i fylkets trafikksikkerhetsarbeid***

Etter innstilling fra samferdselsutvalget vedtas posten ”Trafikkanrettede tiltak” på fylkesvegbudsjettet av fylkesutvalget. Denne posten har de siste årene vært fra 1 til 1, 5 millioner kroner per år og går til de satsingsområdene som er satt opp i tiltaksplanen for trafikksikkerhetsarbeidet i Hordaland. Inn under dette ligger ”Tilskudd til prosjekt etter søknad” som FTR fordeler. Årlig dreier dette seg om 100.000-200.000 kroner.

I 2004 ble det bevilget ca 1 millioner kroner til direkte trafikksikkerhetstiltak. Disse ble fordelt på 10 forskjellige prioriterte tiltaksområder. Som eksempel ble rundt 300.000 satt av til ulike aktiviteter i regi av Trygg Trafikk, 150.000 til refleksaksjon sammen

med Politiet, 100.000 til et samarbeidsprosjekt som er under oppstart med Hordaland Idrettskrets, 100.000 fordeles via Fylkesmannens utdanningsavdeling, 100.000 ble satt av til Trafikksikkerhetshall og 50.000 til den årlige lysaksjonen. Fylket har ikke videreført den generelle satsningen på Aksjon skoleveg i kommunene.

Da Hordaland fylkeskommune hadde et eget FTU var aktivitetsnivået i følge informantene meget høyt. Budsjettet som FTU hadde til rådighet ble økt år for år og var i 1995 på ca 1 millioner kroner per år. I tillegg til dette gjorde FTU vedtak som omfattet ca 8 til 10 millioner kroner årlig når de gjaldt Aksjon skoleveg, ca 8 til 10 millioner kroner årlig til fylkesveger, 20 millioner kroner årlig til gang- og sykkelveger og ca 5 millioner kroner til rene trafikksikkerhetstiltak. Med andre ord fattet FTU vedtak i så å si alle saker som angikk trafikksikkerhet i fylket.

Hvordan kunne det skje så store endringer i innretningen av fylkes trafikksikkerhetsarbeid på så kort tid? Intervjuene våre tyder på at det er flere forhold som har bidratt til dette. FTU hadde før 1995 en politisk ledelse som i følge informantene var svært opptatt av trafikksikkerhet. I tillegg uttrykte vegsjefen genuin interesse for trafikksikkerhet. Han prioriterte å være til stede i flertallet av møtene i FTU. Før sakene kom opp i utvalget hadde han dessuten gjerne møte med både sekretær i utvalget og andre i etaten. Ved siden av at FTU behandlet så å si alle saker som angikk fylkesveger, valgte vegsjefen å be FTU å tilrå (innstille) i alle riksvegsaker slik at han internt i egen etat kunne vise til at han hadde støtte fra FTU. Slik sett ble det mange og viktige saker som FTU skulle ta stilling til. Dette bidro til at også politikere så det som svært viktig å delta i utvalget. Det vises til at når vedtak var fattet i FTU gikk det som regel kun en melding til samferdselsutvalget.

Samtalene våre tyder på at det i dag hersker en viss frustrasjon blant medlemmene i FTR. Dette gjelder først og fremst at FTR ikke har noen ledende rolle verken i fylkeskommunens trafikksikkerhetsarbeid eller mot de respektive etatene som arbeider med trafikksikkerhet. Følgende uttalelse kan illustrere dette:

(...) når fylkeskommunen i 1995 besluttet å legge ned FTU og opprette FTR, da trakk vegsjefen seg ut. Midlene til aksjon skoleveg og andre midler forsvant fra FTR's sakskart. Etter dette gikk det gjerne bare skriv til fylkeskommunen som ikke en gang ble behandlet i FTR, og ofte gjorde fylkeskommunens politiske organ helt andre innstillinger enn de som ble foreslått av oss. Vi mistet også kontakten med politikerne og de fikk ikke lengre den faglige innsikten som de gjorde før og som skapte både glød og entusiasme.

Flere av informantene framhever også at en i dagens FTR er enige om at det bør opprettes et FTU med politisk valgt ledelse, men som en informant sier:

(...) i politikken er det et flertall mot, og det er så knapt som mulig. Det er nok politisk enighet om at trafikksikkerhet skal ha høy prioritet, men samtidig er det jo stadig nedskjæringer i fylkeskommunen(...)

Mye tyder på at trafikksikkerhetsarbeidet med dagens organisering har mistet den nødvendige politiske forankringen og innflytelse i politikken. Når budsjettet i tillegg er begrenset forsterkes dette ytterligere. På toppen av dette tyder undersøkelsene våre på at også koplingen mot ledernivået i de respektive etatene i FTR er blitt svekket. Tidligere møtte vegsjefen i alle møtene, hvilket ikke er tilfelle i dag. Fra Politiet møtte lederen for

trafikksikkerhetsavsnittet i Bergen politidistrikt pluss representanter både fra Hordaland og Hardanger politidistrikt. Av og til møtte også politimesteren. I dag møter kun trafikkansvarlig ved Bergen politidistrikt. Flere av informantene hevder dessuten at etter omorganiseringen har FTR mistet mye av den ”topptunge” forankring i de ulike etatene. Selv om flere av medlemmene i FTR både fra Statens vegvesen, fylkeskommunen, Trygg Trafikk og politiet er meget engasjert i trafikksikkerhet, så evner ikke FTR å fungere som et koordinerende organ for fylkets trafikksikkerhetsarbeid, noe følgende synspunkter kan gi en illustrasjon på:

Tidligere var arbeidet med trafikksikkerhetsplanen og tilhørende handlingsprogram et dugnadsarbeid og et viktig dokument. Lederen for FTR la dette fram i fylkestinget og presenterte dette som FTU’s dokument og planer. Det som skjer nå er at handlingsplanen blir en oversikt over ulike tiltak som er besluttet i de ulike etatene og ikke et resultat av det som skjer i utvalget.

Når det gjelder FTR generelt føler jeg at det er lite trøkk og markering. Trafikksikkerhet blir integrert i den enkelte virksomhet og i de planer og tiltak som den enkelte etat naturlig har ansvaret for. FTR’s rolle er mer å bevilge penger til ulike prosjekt og så blir det opp til den enkelte etat å følge opp dette. Jeg føler at FTR er lite synlig totalt sett i trafikksikkerhetsarbeidet.

Her tror jeg at de enkelte FTR-medlemmene har større lojalitet mot egen organisasjon enn mot FTR.

Flere av informantene peker også på at fylkespolitikernes store satsing på Jondalstunnelen (riksvegsambandet Bergen – Hardangervidda – Oslo) har medført at annen satsing innen samferdsel har blitt nedprioritert. I fylkeskommunens budsjett for 2005 er 40 millioner kroner satt av til veg, og av dette ca 30 millioner til Jondalstunnelen. Av dette igjen er ca 1,5 millioner satt av til miljøtiltak, gang- og sykkelveg og trafikksikkerhet.

Fylkets arbeid inn mot kommunene har også endret seg. I forhold til tidligere karakteriseres dette arbeidet som begrenset. En informant beskriver det slik:

Tidligere, fram til slutten av 90-tallet, var det jo en satsing på å få alle kommunene i fylket til å drive med trafikksikkerhetsarbeid. Vi hadde konferanser og politikerne var med. Men det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet har i liten grad blitt oppdatert de siste årene. Det er vel mer tilfeldig hvem som gjør noe nå. Den pådriverrollen som FTU hadde er nå forsvunnet.”

Økonomien og vektleggingen i arbeidet med trafikksikkerhet har med andre ord endret seg betraktelig etter at fylkeskommunen endret organisering og valgte å gjøre om fylkestrafikksikkerhetsutvalg til et administrativt råd. Slik vi tolker informantene savner FTR politisk gehør for rådene de gir. I motsetning til tidligere skjer de store beslutningene knyttet til trafikksikkerhet i andre fora enn i FTR. Slik vi tolker det går de viktigste forskjellene mellom det tidligere FTU og dagens FTR i Hordaland på endringen i samarbeidet med fylkets politikere, endringer i samarbeidet mellom de rådgivende representantene og endringer i enkeltpersoners roller og posisjoner.

### **Samarbeidsrelasjoner**

Det er naturlig å skille mellom to former for samarbeid i FTR. For det første det samarbeidet som angår gjennomføring av ulike aksjoner og prosjekter som er vedtatt i FTR og for det andre det samarbeidet som foregår internt i FTRs møter.

Som eksempel er det samarbeid mellom Trygg Trafikk, Politiet, brannvesenet, luftambulansen og Haukeland sykehus om den årlige minnemarkeringen av alle drepte i trafikken det siste året. Videre går Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Politiet og skolen sammen om det årlige rebusløpet for russen. I prosjektet mot Hordaland Idrettskrets samarbeider Statens vegvesen, Trygg Trafikk og Politiet, mens Trygg Trafikk, Politiet og skolen samarbeider om refleksaksjonen. Her kan FTR ha en form for koordinerende rolle. Undersøkelsen vår tyder på at disse tiltakene oppfattes å fungere godt, og at samarbeidet er tilfredsstillende.

Ser vi nærmere på det interne samarbeidet i FTRs arbeid, tyder undersøkelsene våre på at det er visse samarbeidsproblemer. Dette har sin rot i flere forhold. Flere peker på at det internt i ulike etater har blitt "tøffere" og at det derfor stilles økede krav til å synliggjøre eget arbeid. En informant viser til at Statens vegvesen som følge av nullvisjonen og etter omorganiseringen, har utvidet trafiksikkerhetsarbeidet til å omfatte hele spekteret av aktiviteter, fra fysisk planlegging til holdningsskapende aktiviteter. En dreining av innsats på "nye" områder kan føre til andre etater som tradisjonelt har hatt dette som "sitt område" opplever en konkurranse.

Et annet forhold er etatenes synlighet i medier. Flere informanter fremhever Trygg Trafikk som flink til å være synlig, men at de "glemmer" å nevne at også andre etater står bak nå medier lager oppslag om diverse aksjoner. Til dels gjelder denne kritikken også andre etater. Gjennomgående er vårt inntrykk at dette kan vekke en "irritasjon" blant de øvrige samarbeidsparter. I følge flere informanter er dette forhold som FTR må få ryddet opp i.

Har Statens vegvesen og Politiets omfattende omorganiseringer påvirket trafiksikkerhetsarbeidet i Hordaland? Hordaland fylke er plassert i Statens vegvesens Region vest sammen med fylkene Rogaland og Sogn- og Fjordane, med hovedkontor på Leikanger. Regionen er delt inn i seks distrikt<sup>15</sup>. Hordaland fylke dekker kommuner i tre av disse distriktene (Bergen, Haugaland og Sunnhordland, Voss og Hardanger). Dette innebærer at når fylkeskommunen skal samarbeide med Statens vegvesen, må den forholde seg til tre ulike vegdistrikt. Og omvendt, i to av disse distriktene må Statens vegvesen forholde seg til fylkeskommuner.

Politiets organisering samsvarer bedre med Hordaland fylkeskommune. Hordaland politidistrikt består av 29 Hordalandskommuner. De fire kommunene i sør, Bømlo, Fitjar, Stord og Etne er ikke med. De tilhører Haugaland og Sunnhordland politidistrikt.

---

15 Sør-Rogaland, Haugaland og Sunnhordland, Voss og Hardanger, Bergen, Fjordane og Sogn

De organisatoriske endringene i Statens vegvesen og Politiet innebærer at når FTR skal samarbeide med begge disse aktørene i trafikksikkerhetsarbeid rettet mot kommunene i fylket, er det snakk om følgende konstellasjoner:

14 kommuner: Voss og Hardanger vegdistrikt og Hordaland politidistrikt

14 kommuner: Bergen vegdistrikt og Hordaland politidistrikt

5 kommuner: Haugaland og Sunnhordland vegdistrikt og Haugaland og Sunnhordland politidistrikt.

Når vi først tar for oss omorganiseringen i Politiet tyder intervjuene våre på at ingen av informantene oppfatter disse endringene som problematisk. Dette synes å ha sammenheng med at politiet i stor grad arbeider med aksjoner ut fra egne budsjetter og planer. Når de opererer ute på vegene skjer dette uavhengig av FTR og eventuelt mer i direkte kontakt mot samarbeidende parter som Trygg trafikk og Statens vegvesen. Omorganiseringen av Statens vegvesen har trolig hatt større innvirkning på FTUs arbeid. Flere informanter oppfatter det slik at nye distriktsgrenser har gjort arbeidet mer komplisert enn før. Her nevner en informant at når Statens vegvesen skal lage oversikt over ulykker i Bergen distrikt, så er ikke Samnanger kommune med selv om dette er en nabokommune til Bergen, mens Gulen i Sogn og Fjordane er med. Et annet forhold er at det kan bli større forskjeller mellom kommuner i samme vegdistrikt som følge av at de hører til forskjellige fylker. F eks er Ølen og Etne nabokommuner i samme vegdistrikt. Som følge av ulike politiske prioriteringer fylkene imellom, kan den ene kommunen få tilskudd til trafikksikkerhetstiltak (Ølen i Rogaland), mens den andre ikke får noe (Etne i Hordaland). Det fremheves på den annen side at det er enkelte typer tiltak som blir bedre samordnet nå enn før som følge av Statens vegvesens regionale organisering.

### **Resultater av fylkets trafikksikkerhetsarbeid**

FTR samarbeider med ulike parter og støtter årlig flere aktiviteter som oppfattes å fungere godt. Arbeidet som støttes av FTR er først og fremst av holdningsskapende karakter. FTR driver ikke et bredt arbeid mot kommunene i fylket. Samarbeidet knyttes til fysiske tiltak på veg, avgrenset til bruk av resterende Aksjon skoleveg midler som enkelte kommuner har fått overført fra et år til neste år.

Mye kan tyde på at overgangen fra et politisk ledet FTU til et administrativt ledet FTR har ført til at fokuset i Hordaland fylkes trafikksikkerhetsarbeid ikke framstår som like målrettet som tidligere. Det kan se ut til at FTR har en viss koordinerende funksjon i fylkets trafikksikkerhetsarbeid. Organets koordinerende posisjon og funksjon virker imidlertid langt svakere enn det var tidligere. Inntrykket er at den enkelte etat stort sett iverksetter sine tiltak i tråd med etatens egne planer og prioriteringer og at fylkeskommunen gjennom FTR derfor i begrenset grad bidrar til å samordne fylkets trafikksikkerhetsarbeid. Både trafikksikkerhetsplanen og handlingsprogrammet for trafikksikkerhet blir med andre ord en opplisting av hva den enkelte etat faktisk gjør og ikke et resultat av samordning.

Når FTR slik vi tolker det har en svak politisk forankring, påvirker dette også den politiske forankringen av trafikksikkerhet som felt. Det kan være engasjerte



enkeltpolitikere som fremmer viktige trafikksikkerhetssaker politisk, men dersom forankringen i et strategisk planarbeid mangler vil fokuset bli mer tilfeldig. Riktig nok er hovedutvalget for samferdsel formelt sett fylkets trafikksikkerhetsutvalg. Slik sett er det formelle ansvaret for trafikksikkerhet mer sentralt plassert enn dersom det hadde vært delegert til politikere i et underutvalg. Imidlertid er problemet slik vi forstår det at da utvalget ble omgjort til et rent administrativt råd, forsvant også politikernes direkte fokus og med det den politiske koplingen til arbeidet i utvalget. I tillegg til at FTR har fått mindre innflytelse i fylkets planarbeid, blir det også satt av mindre midler direkte til dette formålet, noe som i neste omgang bidrar til å begrense det direkte handlingsrommet i arbeidet. Imidlertid er det som nevnt tidligere etter påtrykk fra FTR vedtatt at det skal settes av tid til "sammøter" mellom Samferdselsutvalget og FTR hvert halvår, samt at FTR skal være representert når trafikksikkerhetssaker blir lagt fram i utvalget. Muligens vil det bidra til å bedre FTRs arbeid mot det politiske miljøet og å øke fokuset på trafikksikkerhet i fylkeskommunen.

#### **4.1.2 Bergen kommune**

Norges nest største by, Bergen, har i underkant av 240 000 innbyggere. I 2000 forlot kommunen formannskapsmodellen og innførte en parlamentarisk styringsform. Byrådet, eller byregjeringen, var i første periode en koalisjon mellom Arbeiderpartiet, Kristelig folkeparti, Venstre og Senterpartiet. I 2003 ble nytt byråd dannet, nå som en koalisjon mellom Høyre (leder), Kristelig folkeparti og Venstre. Byråd for byutvikling er ansvarlig for det meste av sakene som angår trafikksikkerhet i kommunen. Det gjelder i særdeleshet ansvarsområdene samferdsel og kollektivtransport og areal, miljø og transportplanlegging. Byråden er fra Kristelig folkeparti og har foruten rådgivere, en administrasjon under seg.

##### ***Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid***

Det daglige ansvaret for trafikksikkerhet håndteres av en prosjektleder i samferdselsetaten og med direktør for samferdsel som formelt ansvarlig. Ut over dette er det ingen formell politisk eller administrativ organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Kommunen samarbeider med Statens Vegvesen der det er nødvendig. Ved rulleringen av trafikksikkerhetsplanen har kommunen imidlertid vektlagt å gjennomføre en bred formalisert prosess, med både en prosjektgruppe som har jobbet ut planen og en bred medvirkningsprosess blant kommunens befolkning.

##### ***Økonomi og vektlegging i kommunens trafikksikkerhetsarbeid***

Den første trafikksikkerhetsplanen er fra 1998. Den viser 6 konkrete ulykkespunkter og 28 utrygghetspunkter som ble prioritert gjennomført i perioden 1998-1999. Prosjektene ble til etter forslag fra skoler, foreldreutvalg og velforeninger. Den gjeldende planen er fra 2002. Dette planarbeidet ble utført av en prosjektgruppe med representanter fra ulike avdelinger i Bergen kommune (Tekniske tjenester, Miljø og byutvikling og Barnehage, skole og idrett), Statens vegvesen, Bergen Politikammer og Trygg Trafikk, samt en innleid konsulent. Statens vegvesen ledet arbeidet. Det forelå gode data om

ulykkespunkter på fylkes- og riksveg i kommunen, men ikke de ca 60 mil med kommunale veger. Derfor ble skolene trukket inn i arbeidet. Det ble utarbeidet rapporter både om ulykkespunkt og punkt som elever, lærere og foreldre i skolekretsene opplevde som farlige, dvs. der det ennå ikke har skjedd ulykker. Med basis i dette arbeidet ble det utarbeidet forslag til prioriteringer. Tiltakene ble klassifisert etter følgende typer av tiltak:

- fartsreduserende tiltak (30 km/t og humper i boligområder, 30 km/t i sentrum, 40 km/t og opphøyde gangfelt på samleveger og hovedveger og fartskontroller)
- sikring av ulykkeskryss og ulykkesstrekninger
- sikring av skoleveger
- trafikkundervisning
- ”andre tiltak”.

Det har spesielt vært satset på å gjennomføre tiltak i hver enkelt bydel. Planen inneholder derfor, for hver av de åtte bydelene, en oversikt over a) tiltak med avklart plan og finansiering (til sammen 30 tiltak), og b) tiltak som er under vurdering (til sammen 263 tiltak). Den sistnevnte kategorien inkluderer også tiltak som synes relativt avklart (til sammen 46 tiltak). Slik kan elever, skoler, foreldreutvalg og velforeninger hele tiden holde seg orientert om hvor deres egne prosjektforslag er plassert i prioriteringsrekkefølgen.

Kommunens prosjektleder i trafikksikkerhetsarbeidet har jobbet med dette over lang tid. I følge ham har arbeidsoppgavene på trafikksikkerhetsfeltet i stor grad vært de samme siden tidlig på 1990-tallet, først og fremst knyttet til Aksjon skoleveg. Den økonomiske situasjonen i arbeidet har fram til og med 2001 vært god. I følge informanten ble det årlig bevilget vel 9 millioner kroner til Aksjon skoleveg tiltak; 4,5 fra kommunen og 4,5 fra staten via fylkeskommunen. I 2002 bevilget kommunen 4,5 millioner kroner ekstra slik at aktivitetsnivået ble opprettholdt til tross for mindre fylkeskommunalt bidrag. Da den statlige øremerkingen av Aksjon skoleveg midler falt bort opphørte også tilskuddene til Aksjon skoleveg prosjekter i fylket. Kommunen får ikke lengre penger til Aksjon skoleveg. Kommunen har likevel fortsatt å bevilge ca 4,5 millioner kroner årlig over sitt eget budsjett.

Som eksempel på tiltak ble det i 2002 bevilget penger til rundkjøring, utvidelse av fortau, bygging av fortau, sikring mot elv, kryssutbedring av skoleveg, opphøyde gangfelt, fortau- og gangveg, gang- og sykkelveg. Etter planen skal det gjennomføres en ny rullering av trafikksikkerhetsplanen i 2005.

### **Samarbeidsrelasjoner**

Som nevnt er arbeidet med trafikksikkerhet i Bergen kommune i all hovedsak et samarbeid mellom Statens Vegvesen og Bergen kommune. Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø inneholder også spesifikke tiltak til trafikksikring. Bergensprogrammet skal koordinere alle kollektivtiltak, miljø- og vegprosjekter i tyveårsperioden 2002-2021. Programmet baserer seg på statlige, fylkeskommunale og kommunale bevilgninger samt bompengefinansiering, i først omgang i en tiårsperiode.

Intervjuene tyder på at kommunen i liten grad har vært trukket inn i planarbeidet på fylkesnivå. Det er dessuten lite samarbeid med andre kommuner i fylket om trafikksikkerhet. Derimot er Bergen med i "Veiforum for byer og tettsteder", et samarbeidsorgan mellom de 14 største byene i Norge. Her er trafikksikkerhet også et tema. Dette fora møtes to ganger i året.

#### ***Resultater av kommunens trafikksikkerhetsarbeid***

Bergen kommune har ingen formell organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i form av politisk eller administrativt utvalg for trafikksikkerhet. Derimot er det stabilitet i personer som jobber med trafikksikkerhet. Planprosessen knyttet til rulleringen av trafikksikkerhetsplanen var meget bred, med deltakelse fra ulike fagetater og med bred mobilisering av skoler, barnehager og interessegrupper i bydelene for å kartlegge både ulykkespunkter og utrygghetspunkter.

Fra informanthold ble det hevdet at Bergen trolig er den byen i Norden som har vært mest konsekvent med å kombinere fartshumper og 30 km/t soner. Årlig brukes det ca 0,5 millioner kroner til humper. Statistisk sett kan det se ut til at dette har gitt resultater. Fra begynnelsen av 1990-tallet og fram til i dag har antallet fotgjengerulykker i kommunen gått ned fra ca 120 til under 50 per år. Flertallet av boligvegene i kommunen har både humper i vegen og er merket med 30 km/t.

Mye tyder på at Aksjon skolevegmidlene har hatt en meget positiv betydning for den målrettede innsatsen Bergen kommune har hatt mot bedret trafikksikkerhet i bydelene.

#### **4.1.3 Voss kommune**

Voss er en innlandskommune og et trafikknutepunkt hvor både Bergensbanen og stamvegen fra øst til vest (E16) går gjennom kommunen. Kommunen har ca 14 000 innbyggere. Over halvparten bor i Voss sentrum eller i sentrumsnære områder. Voss er arealmessig den største kommunen i Hordaland fylke.

#### ***Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid***

Fram til 1992/93 hadde kommunen et Trafikk- og samferdselsutvalg som var politisk valgt. Etter dette var det ikke noe politisk utvalg med ansvar for trafikksikkerhet fram til kommunen endret organisering igjen i 1999. Formelt sett var formannskapet vegmyndighet og tok over alt som hadde med veger og trafikksikkerhet å gjøre. I 1999 ble ansvaret for veg og trafikksikkerhet plassert under Miljø- og kulturutvalget. Utvalget har ansvaret for saker som vann, avløp og renovasjon (VAR), veger, brannvern, kirke, kultur, idrett og friluftsliv.

Ansvaret for oppfølging av trafikksikkerhetsplanen er lagt til en ingeniør i teknisk etat. Han var sekretær for det tidligere trafikk- og samferdselsutvalget og har siden vært sekretær og ansvarlig for rulleringen av trafikksikkerhetsplanen og oppfølgingen av denne. Det foregår også trafikksikkerhetsarbeid i barnehager og skoler. Dette skjer nokså uavhengig av det (oppfølgings-) arbeidet som foregår i teknisk etat.

### **Økonomi og vektlegging i kommunens trafikksikkerhetsarbeid**

Voss kommune utarbeidet sin første trafikksikkerhetsplan i 1995 (vedtatt i kommunestyret i 1996). Etter planen skulle denne revideres hvert fjerde år. Arbeidet med rullering startet i 2000, men rulleringsprosessen tok tid. Først i november 2003 vedtok kommunestyret revidert trafikksikkerhetsplan for Voss kommune. Den gjelder for perioden 2003 til 2006. Rulleringen startet med at det høsten 2000 ble etablert en gruppe bestående av representanter fra følgende etater/utvalg: lensmannen, barnas representant i kommunen, skoleetaten, Statens Vegvesen, foreldrerådets arbeidsutvalg, Miljø- og kulturutvalget og teknisk etat (sekretær).

Arbeidet ble innledet med at det ble sendt ut et spørreskjema til alle skoler, grendelag osv. Målet med undersøkelsen var å kartlegge hvor publikum føler seg utrygge i trafikken og hvor de ønsker utbedringer. Planen legger vekt på innspillene som kom inn fra skoler, grendelag, organisasjoner og enkeltpersoner. I tillegg har en basert tiltakene på analyser av rundt 600 skadeskjema fra forsikringsselskap og 120 politirapporterte ulykker i kommunen.

Med bakgrunn i dette er det i planen utarbeidet tre typer handlings- eller tiltakslister:

- Trafikantretta tiltak (opplæring om trafikkadferd både mot yngre og eldre)
- Investerings tiltak: Tiltak der det må utarbeides (regulerings-) planer før tiltaket kan iverksettes. Til sammen 43 ulike investeringstiltak er tatt med i planen, hvorav 17 er med i en prioriteringsliste som forventes gjennomført før de øvrige på lista.
- Strakstiltak: Mindre tiltak som en i følge planen forventer å kunne gjennomføre innen rimelig kort tid (3 år). Dette er Aksjon skolevegtiltak som foreutsetter 40 prosent kommunal og 60 prosent fylkeskommunal eller statlig finansiering. Dersom en ikke mottar fylkeskommunal eller statlig finansiering presiseres det i planen at en må bruke lengre tid på å gjennomføre disse tiltakene. Denne lista består av 76 tiltak.

Arbeidet med den første trafikksikkerhetsplanen og senere rullering av denne har vært meget omfattende og resultert i et voluminøst plandokument som er imponerende når det gjelder informasjon og oversikt. Her finner en alt som er ”verdt å vite” om trafikksikkerhetsarbeidet og planer for dette i kommunen. I et eget vedlegg er det for hver av de 15 skolekretsene gjengitt all den informasjonen som har kommet fram ved rulleringen av planen. Dette gjelder alt fra data om skolen, kart og bilder over utrygge veger, data om uhell og ulykker og forslag til tiltak som har kommet etter innspill fra publikum, samt konkretisering av prioriterte tiltak spesifisert som investeringstiltak eller strakstiltak. Det er også gjort prioriteringer knyttet til trafikantrettede tiltak. Sammendraget gir en oversikt over planen og dens prioriteringer. Det bør nevnes at undervisningsetaten i kommunen i 2000 utarbeidet rammeplaner for trafikkundervisning i henholdsvis småskolen (1-4 klasse) og grunnskolen.

I følge trafikksikkerhetsplanen vil det krever årlige kommunale bevilgninger til trafikksikkerhetstiltak på 400.000 kroner per år for at tiltakene skal kunne gjennomføres i henhold til planen. Dette forutsetter at kommunen dekker 40 prosent av utgiftene og fylke eller stat 60 prosent. Kommunen har ikke mottatt tilskudd gjennom fylkets trafikksikkerhetsråd de siste tre til fire år. Likevel hadde Voss kommune ved utgangen av 2003 vel 600.000 kroner som var ubrukte investeringsmidler bevilget til Aksjon

skolevegtiltak fra tidligere år som ennå ikke er slutført. Disse midlene er blitt satt av til både investerings- og strakstiltak i 2004 og delvis i 2005. Etter dette må kommunen øke sine bevilgninger om tiltaksplanen skal kunne følges opp videre. Stram kommuneøkonomi gjør at kommunen trolig ikke vil kunne sette av driftsmidler til dette.

Trafikksikkerhetsplanens analyser tyder på at kommunen har en utfordring spesielt i forhold til møteulykker og utforkjøringer, og da først og fremst på E-16 og riksveger. I tillegg er det en stor overrepresentasjon av unge som forulykker sammenlignet med fylkesgjennomsnittet. Det legges vekt på å ta tak i denne utfordringen gjennom holdningsskapende arbeid, flere fartskontroller, endringer av kurvatur, sideareal, nedsatt fartsgrense på riksveger og midtrekkverket på E-16. Alt dette er tiltak som spesielt krever et tett samarbeid med Statens vegvesen.

### **Samarbeidsrelasjoner**

En bedre trafikksikkerhet i Voss kommune krever tiltak både på kommunale, fylkeskommunale og statlige veger. I trafikksikkerhetsplanen skilles det som nevnt mellom trafikantretta tiltak, investeringstiltak og strakstiltak. Grovt sett dreier trafikantretta tiltak seg om tiltak som først og fremst krever at ulike etater som kommunen, lensmann, Trygg Trafikk, Politi, Statens vegvesen bidrar med innsats innenfor eksisterende budsjett i de respektive etater. Kostnadene er små, men kravet til samarbeid er desto større. Konkret handler det om tiltak rettet mot unge bilførere, mot russen, oppfriskningskurs for eldre bilførere, besøk og undervisning i barnehager og i skolen.

Investeringsprosjektene er omfattende og svært kostnadskrevenne og det vil gå mange år før disse er ferdig gjennomført. Samlet sett dreier det seg om flere 10-talls millioner kroner og det er nødvendig at disse kommer inn på Statens vegvesens prioriteringslister (handlingsplan for Hordaland). Av de ti prioriterte investeringstiltakene i trafikksikkerhetsplanen er Statens vegvesen hovedansvarlig for 8 tiltak, Statens vegvesen og kommunen for 1 tiltak og kommunen alene for 1 tiltak. Av disse er to tiltak på E-6, seks tiltak på riksveger, et på fylkesveg og et på kommunal veg.

Strakstiltakene er mindre tiltak som i stor grad inngår som del av det ordinære drifts- og vedlikeholdsarbeidet som kommunen gjennomfører på vegnettet. Det kan være tiltak som bygging av rekkverk, vegbelysning, skilting og sikt- og vegetasjonsrydding langs veg og gangfelt. Disse tiltakene er stort sett et kommunalt ansvar.

Kommunen har mye kontakt med Statens vegvesens distriktskontor på Voss. Kontakten framheves som god i og med at distriktskontoret til Statens vegvesen bare ligger ca 2 km unna kommunehuset. På grunn av omorganiseringen i Statens vegvesen har kontakten i følge vår informant blitt bedre enn den var før. Før omorganiseringen var kontoret på Voss stort sett en anleggsavdeling, men etter omorganiseringen ble en del planleggere flyttet til dette distriktskontoret. Det er nå ingeniører som både jobber med trafikksikkerhet og med planlegging som hovedoppgave. Følgende uttalelser gir en illustrasjon på hvordan dette samarbeidet foregår:

Årlig har vi et møte mellom oss og Statens vegvesen her på Voss om status i trafikksikkerhetsarbeidet. Her blir det prioritert framdrift i arbeidet. Her kommer også andre tiltak

som større veginvesteringer inn, og mulige trafikksikkerhetstiltak i den sammenhengen blir da også vurdert (...)

Tidligere måtte vi forholde oss til Statens vegvesen i Bergen. Det ble lang avstand. Nå er det mye bedre. Vi kan ta en telefon og så møtes vi lettvint.

Den tette kontakten og nærheten mellom Statens vegvesen på Voss og Voss kommune synes å gjøre det lettere å samordne tiltakene i kommunes trafikksikkerhetsplan og planene i Statens vegvesen.

Uttalelser tyder på at kommunens kontakt med FTR var bedre da det ble bevilget penger til Aksjon skoleveg. Da dette opphørte ble også denne kontakten, som primært var mot ansatte i Statens vegvesen i Bergen, mindre. Det er i dag lite kontakt med FTR.

Ut over dette har kommunen lite direkte kontakt mot Politiet utenom ved rulleringen av trafikksikkerhetsplanen og i forbindelse med skilting og endring av fartsgrenser. Politiets aksjoner på stamvegnettet skjer i samarbeid med Statens vegvesen og eventuelt Trygg Trafikk. Kontakten med Trygg Trafikk er primært rettet mot den enkelte skole og i forbindelse med planarbeidet. Ellers har kommunen ikke noe konkret samarbeid med andre kommuner i trafikksikkerhetsarbeidet.

#### **Resultater av kommunens trafikksikkerhetsarbeid**

Trafikksikkerhetsplanen viser årlige ulykkestall for 11-års perioden 1990-2000. I denne perioden var det til sammen 251 ulykker med 360 personskader (gjennomsnittlig 23 ulykker og 33 personskader per år). I 1990 og 1991 var det 15 ulykker og 23 personskader per år. I 1992 da E-16 mellom Voss og Bergen var åpnet, steg gjennomsnittlig antall ulykker de neste fire årene til ca 25 og antall personskader til 38. De tre påfølgende årene falt antallet ulykker til 18 og personskader til 25, mens det i 1999 igjen ble registrert en stor økning med 38 ulykker og over 50 personskader.

Rundt år 2000 ble det foretatt registreringer både av uhell og ulykker (personskader). Samlet antall uhell var da på ca 360 og antallet ulykker ca 25 og personskader 35. De aller fleste uhellene er lettere skader og skjer på kommunale veger og parkeringsplasser i sentrum (70 prosent). På den annen side skjer over 80 prosent av antallet ulykker som medfører personskade eller død på E-16 og på riksveg.

Etter omorganiseringen av Statens vegvesen har kommunen nå tettere kontakt enn tidligere. Dette er spesielt viktig i og med at rundt 80 prosent av ulykkene med personskader skjer på riksvegene i kommunen.

Da Aksjon skoleveg midlene opphørte ble samtidig kontakten med FTR kraftig redusert.

Kommunen har hatt en meget bred mobilisering av barnehager, skoler og grendelag ved rullering av trafikksikkerhetsplanen. Et viktig resultat av dette er at innbyggerne er mer aktive og har bedre informasjon og oversikt over kommunes prioriteringer i trafikksikkerhetsarbeidet.

#### **4.1.4 Etne kommune**

Etne kommune ligger i Sunnhordland, mellom byene Haugesund og Bergen. Det er ca 4.000 innbyggere i kommunen, hvorav ca 1.100 i kommunesenteret Etnesjøen og ca 900 i Skånevik.

Kommunen hadde tidligere en tradisjonell organisering med egne etater og utvalg i tråd med hovedutvalgsmodellen. Teknisk etat har ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet. Kommunen har endret organisering til en langt flatere struktur med selvstendige enheter som utvikling, oppmåling, byggesak, plan, helse, barnehager og drift og vedlikehold osv. Hver enhet har en ansvarlig leder. Til sammen er det vel 60 ledere på nivået under Rådmannen. Drift og vedlikehold omfatter veg, vann, avløp, renovasjon, bygg osv. Det vil si at ansvaret er nokså likt det Teknisk etat hadde ansvar for tidligere. Trafikksikkerhetsarbeidet er også lagt til denne enheten. Politisk er det formelt sett bare to komiteer under kommunestyret og formannskapet, komité for natur og komité for folk. Komité for natur har ansvaret for plan- og byggesaker og dermed også for trafikksikkerhetsarbeidet.

##### ***Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid***

Kommunen har ikke et eget trafikksikkerhetsutvalg eller en egen trafikksikkerhetsgruppe. Som nevnt er det komité for natur som har ansvar for trafikksikkerhetssaker, men større saker behandles i formannskapet. Ansvaret for arbeidet med trafikksikkerhetsplanen har vært og er i hovedsak lagt til en person i enhet drift og vedlikehold.

##### ***Økonomi og vektlegging i kommunens trafikksikkerhetsarbeid***

Kommunen la høsten 2003 fram sin første trafikksikkerhetsplan til offentlig ettersyn. Da vi gjennomførte datainnsamlingen høsten 2004 hadde planen ennå ikke blitt behandlet formelt i politisk. Planen har imidlertid fortløpende blitt oppdatert og mangler kun den formelle behandlingen.

Undersøkelsen tyder på at det at trafikksikkerhetsarbeidet i Etne kommune skjer i den enkelte etat med liten grad av administrativ eller politisk koordinering. Kommunen bevilger heller ikke egne midler til trafikksikkerhetstiltak. I prinsippet bevilges det ingen midler til trafikksikkerhet over kommunebudsjettet, men i realiteten er det likevel en del midler på driftsbudsjettet, spesielt til vegdrift og -vedlikehold som delvis går eller kan gå til trafikksikkerhetstiltak. Det er muligheter for å benytte fondsmidler til ekstraordinære trafikksikkerhetstiltak, men dette har ennå ikke blitt gjort.

Trafikksikkerhetsplanen skiller mellom tre hovedtyper av tiltak:

- Holdningsskapende arbeid
- Trafikksikring gjennom kommunal planlegging
- Fysiske tiltak

Det holdningsskapende arbeidet skjer i første rekke gjennom mobilisering av foreldre, helsestasjoner, barnehager, skoler, politi, vegvesen, teknisk etat, politikere og ideelle organisasjoner som Trygg Trafikk, Røde Kors, Norsk Folkehjelp osv. Her dreier det seg

først og fremst om informasjon og opplæring rettet mot ulike grupper trafikanter. Omfanget begrenser seg til det den enkelte etat bidrar med av tid og ressurser.

Trafikksikring gjennom kommunal planlegging dreier seg om fokus på trafikksikkerhet i forbindelse med utarbeiding og rulling av ulike planer, som kommuneplanens arealdel, kommunedelplaner og regulerings- og bebyggelsesplaner.

Når det gjelder fysiske tiltak på vegnettet skiller en, som i Voss, mellom strakstiltak og investeringstiltak. Strakstiltak er tiltak som ikke krever omfattende politisk behandling eller administrativt planleggingsarbeid samt at det er begrensede økonomiske bevilgninger som skal til. Vi snakker her om tiltak som gjennomgående koster mindre enn 50.000 kroner. Det kan være skilting av spesielle farer som krapp sving, smal sving, steinsprang, rasfare og for en stor del endring til lavere fartsgrense. Ofte blir disse tiltakene begrunnet med at det er nødvendig i påvente av mer omfattende utbedringer når hovedinnsatsen må skje gjennom Statens vegvesens og fylkeskommunens prioriteringer på stamveg, risksveg og fylkesveg. Disse vegtypene utgjør til sammen 60 prosent av vegnettet i kommunen. Planen foreslår 20 slike strakstiltak i trafikksikkerhetsplanen, ni på E-134, to på riksveg, åtte på fylkesveg og et på kommunal veg.

Investeringstiltakene er så omfattende og kostnadskrevenne slik at de ikke kan gjennomføres av kommunen med egne midler. Planen foreslår ni store investeringstiltak knyttet til opprusting av E-134, hovedforbindelsen mellom Haugesund og Odda som går tvers gjennom kommunen og kommunesenteret Etnesjøen. Dette er investeringstiltak som ikke er prioritert i overordnede planer. De har derfor et langsiktig perspektiv. Lengden på E-134 gjennom Etne kommune er 56 km og utgjør 29 prosent av samlet veglengde i kommunen.

For få år siden ble en ulykkesbelastet strekning langs Åkrafjorden utbedret av Statens vegvesen. Virkningene på trafikksikkerheten er helt åpenbare. For tiden foregår det en omfattende utbedring av strekningen videre nord mot grensen til Odda kommune. Den forventes å være ferdig i 2006. Etter dette er det ingen planer om store investeringer på statens og fylkeskommunens vegbudsjetter før i 2016. På kommunalt vegnett foreslås det 11 ulike investeringsprosjekt hvorav 7 med Statens vegvesen som hovedansvarlig og 4 der kommunen selv skal stå som ansvarlig.

Ellers hevder vår informant at de har et skoleskysstilbud som meget godt, noe som må sees i sammenheng med et for dårlig utbygd gang- og sykkelvegnett i kommunen.

Etne kommune er med andre ord svært avhengig av de prioriteringene som gjøres av Statens vegvesen og fylkeskommunen. I påvente av disse tiltakene dreier det løpende trafikksikkerhetsarbeidet på overordnede vegnettet seg om få til midlertidig (permanente) ordninger med bedre skilting og skilting for nedsatt fartsgrense. Slik sett er trafikksikkerhetsplanen i stor grad mer en ønskeliste rettet mot statlige og regionale vegeiere, enn en plan for kommunens trafikksikkerhetstiltak de nærmeste årene.



### **Samarbeidsrelasjoner**

Siden ingen har et daglig ansvar, politisk eller administrativt for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen, er det kontakten mot andre etater begrenset. Unntaket er her den løpende kontakten mellom ”teknisk etat” og Statens vegvesen. Som i Voss ser en i Etne på mye av endringene som har fulgt av omorganiseringen i Statens vegvesen som positivt. Det er kortere veg til Haugesund enn til Bergen. Det pekes imidlertid også på en noen utfordringer:

Vegvesenets midler blir vel fordelt fylkesvis, men i Haugesund og Sunnhordland distrikt skal Statens vegvesen fordele midler både til Rogaland og Hordaland. Dette har vi påpekt.

Vi er med både i samarbeidsrådet for Haugalandet og samarbeidsrådet for Sunnhordland. Dette er to interesseorganisasjoner for kommuner. Her diskuterer vi fylkesplan for areal og transport både for Haugalandet og Sunnhordland. I disse planene blir blant annet bompeng planen for Haugalandet diskutert. Dersom denne ordningen blir realisert vil det kunne få stor betydning for trafikksikkerhetstiltak også i vår kommune. Det er nybyggingsprosjekter i regi av Statens vegvesen som monner med hensyn til trafikksikkerhetstiltak.

Kommunen har begrenset kontakt med FTR, samferdselsseksjonen i fylkeskommunen, Trygg Trafikk og Politi, men samarbeider med andre kommuner gjennom deltakelse i de to nevnte samarbeidsrådene.

### **Resultater av kommunens trafikksikkerhetsarbeid**

Etne kommune bevilger ingen særskilte penger til trafikksikkerhetstiltak og kommunen har heller ikke et politisk eller administrativt trafikksikkerhetsutvalg. Mye av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen dreier seg om holdningsskapende arbeid. Ellers fokuseres det på trafikksikkerhet gjennom den overordnede planleggingen, dvs. kommuneplanarbeid og særlig planer knyttet til regionalt transportplanarbeid.

Etter at Aksjon skoleveg midlene opphørte har kontakten med FTR mer eller mindre opphørt. Derimot deltar kommunen i regionalt samarbeid om transport både med kommuner i Nord-Rogaland og i Sunnhordland. Her er det potensial til å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak dersom nye store tiltak blir iverksatt som følge av bompengefinansiering eller gjennom Statens vegvesens egne handlingsplaner.

De viktigste resultatene av trafikksikkerhetsarbeidet har Etne kommune oppnådd gjennom de store investeringene som Statens vegvesen har gjort ved utbedring av E-34 langs Åkrafjorden. For tiden foregår det omfattende opprustning av E-34 lengre nord, noe som trolig vil gi ytterligere positive resultater for trafikksikkerheten i kommunen.

Ingen har et daglig ansvar, politisk eller administrativt for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Kontakten mellom ulike etater i og utenfor kommunen blir derfor begrenset. Unntaket er her den løpende kontakten mellom ”teknisk etat” og Statens vegvesen.

## 4.2 Nord-Trøndelag fylke

Nord-Trøndelag er et av de minste fylkene og har til sammen ca 128.000 innbyggere og 24 kommuner. I 2004 disponerte trafikksikkerhetsutvalget 3,7 millioner kroner hvorav 2 millioner kroner gikk til Aksjon skoleveg tiltak over samferdselsbudsjettet. Dette er 29 kroner per innbygger.

Det nye fylkestinget vedtok etter valget i 2003 å legge ned den gamle formannskapsmodellen og erstatte den med parlamentarisme.<sup>16</sup> Dette innebærer at fylket har etablert et fylkesråd som kommunens viktigste utøvende politiske organ. Fylkesrådet leder dessuten administrasjonen og sørger for å få utredet og fremmet saker for komiteer, utvalg og fylkesting, samt iverksette vedtak. Fylkesrådet består av fylkesrådsleder (AP), og tre fylkesråd hvorav arbeidet med trafikksikkerhet er lagt til fylkesråd for samferdsel, næring og miljø (AP).<sup>17</sup>

Blant fylkestingets medlemmer velges det medlemmer til tre komiteer hvorav trafikksikkerhet er lagt til komité for samferdsel, næring og miljø.<sup>18</sup> Fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU) er et av noen få utvalg som er opprettholdt etter omorganiseringen. Utvalget er politisk ledet og har beslutningsmyndighet over midler som avsettes til arbeid med trafikksikkerhet i fylket.

Som i forrige delkapittel gir vi først en nærmere beskrivelse av organiseringen, finansieringen, vektleggingen, samarbeidsrelasjoner og resultater i arbeidet med trafikksikkerhet i fylket. Deretter beskriver vi trafikksikkerhetsarbeidet i tre av fylkets kommuner. Ved siden av fylkessenteret Steinkjer, tar vi for oss den lille kystkommunen Fosnes og Meråker kommune som ligger inn mot svenskegrensen sør i fylket. Ved inngangen av 2004 bodde 20.483 personer i Steinkjer, 2.559 i Meråker og 766 i Fosnes.

### 4.2.1 Nord-Trøndelag fylkes trafikksikkerhetsutvalg

#### *Organisering av fylkets trafikksikkerhetsarbeid*

FTU består av fire politisk valgte medlemmer. Arbeiderpartiet innehar ledervervet og Høyre nestledervervet. I tillegg er Fremskrittspartiet og Senterpartiet representert i utvalget. Utvalget består videre av åtte konsultative eller rådgivende medlemmer representert ved:

- Statens vegvesen, Nord-Trøndelag distrikt
- Trygg Trafikk Nord-Trøndelag

---

16 Sak nr 23/2003 07/10-2003

17 De to andre fylkesrådene har henholdsvis ansvar økonomi, plan og regional utvikling (SP), samt utdanning, kultur og helse (SP).

18 De to andre komiteene er: komité for økonomi, plan og regionalt utviklingsprogram og komité for utdanning, kultur og helse.

- Utrykningspolitiet, distrikt 9
- Nord-Trøndelag politidistrikt
- Fylkesmannen ved oppvekst- og utdanningsavdelingen
- Fylkesmannen ved sosial-, helse- og barnevernsavdelingen
- Nord-Trøndelag fylkeskommune ved samfunnsutvikling
- Nord-Trøndelag fylkeskommune ved utdanning.

Sekretariatsansvaret er som i andre fylker lagt til Statens vegvesen. I Nord-Trøndelag er sekretæren underlagt regionvegsjefen i region Midt.

FTU har jevnlig møter, til sammen rundt ti møter per år. Samtalene med representanter i utvalget tyder på at også andre personer deltar i møtene. Leder av utvalget i forrige valgperiode er i inneværende periode fylkesråd for samferdsel, næring og miljø. Hun legger vekt på å delta i FTUs arbeid. I tillegg stiller Statens vegvesen jevnlig med flere representanter. Blant andre møter en medarbeider som har bred statistisk kunnskap.

Det er opprettet tre arbeidsgrupper i FTU der også andre aktører enn de konsultative medlemmene i FTU involveres i arbeidet. Gruppene er sortert på følgende måte:

- *Opplæring/informasjon* med følgende deltakere: Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Statens utdanningskontor (Fylkesmannen), Fylkeskommunen ved videregående skole, Politimesteren i Nord-Trøndelag, Utrykningspolitiet, Fylkeslegen (Fylkesmannen), Fylkesmannens barnehagekonsulent, Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund og Nord-Trøndelag barne- og ungdomsråd.
- *Kontroll/overvåking* med følgende deltakere: Statens vegvesen, Politimesteren i Nord-Trøndelag, Utrykningspolitiet, Norges Lastebileier Forbund i Nord-Trøndelag
- *Fysiske tiltak på veg* med følgende deltakere: Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Fylkeskommunen ved samferdsel, Politimesteren i Nord-Trøndelag, Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund.

Med delegert myndighet fra Fylkestinget har FTU ansvar for fylkets trafikksikkerhetsarbeid. Andre representanter i FTU og undergrupper har kun rådgivende myndighet. FTU har vært organisert på denne måten over lengre tid. Både blant informanter og i gjeldende handlingsplan for trafikksikkerhet blir det framhevet at "FTU har gode erfaringer med denne måten å organisere arbeidet på" (FTU Nord-Trøndelag 2002 og 1998). Fra flere hold blir det imidlertid reist spørsmål om det nå er behov for å justere på måten FTU jobber. En informant sier det slik:

I utgangspunktet er det en rimelig bra modell. Politikere og fagfolk. Men jeg tror vi må spisse budskapet og innsatsen for å gjøre arbeidet mer målrettet. Fagfolkene må si hvor vi må sette inn ressursene. Kan ikke klatte på alle plasser. Dette kan vi gjerne gjøre med prosjekt. Vi må målstyre det hele mer og kanskje kaste en del av de gamle planene.

Kombinasjonen av politikere og fagfolk i utvalget, der fagfolket kun har rådgivende myndighet, vurderes av de fleste som en riktig organisering. Det samme gjelder at praktisk planlegging og gjennomføring gjøres i arbeidsgrupper. Som i sitatet over blir det imidlertid fra flere hold lagt vekt på at det er behov for å se nærmere på hvordan en jobber både fordi det vektlegges at en hele tiden må søke å innrette arbeidet på bedre

måter og fordi arbeidet og innsatsen har vært organisert likt over flere planperioder. Det bør imidlertid nevnes det framheves at FTU i det store og hele fungerer godt.

Mange informanter forteller at gruppen fysiske tiltak på veg er mindre aktiv enn de andre to gruppene, og at det må tenkes nytt her. Videre blir det påpekt at aktivitetene som inngår i handlingsplanen bør gjennomgå for å se på effektene av disse, eventuelt konsentrere antall aktiviteter og få til en sterkere målretting av arbeidet. Å organisere aktiviteter i prosjekt blir nevnt som et tiltak som i følge flere informanter bør vurderes, og som en sier:

Kanskje vi burde jobbe i prosjekt i stedet, i litt forskjellige prosjektgrupper som jobber innenfor de ulike fagområdene. Med evaluering etter prosjektene er gjennomført og i tillegg skikkelig budsjett rutiner osv. Det blir vel diskutert når vi skal jobbe med ny handlingsplan.

### **Økonomi og vektlegging i fylkets trafikksikkerhetsarbeid**

FTUs første handlingsplan ble laget i 1979. Informanter som har kunnskap om FTUs arbeid over lengre tid tegner et bilde av at utvalget ved siden av at det har fungert godt over mange år også har vært høyt prioritert politisk. Likevel kan det se ut til at utvalget oppnådde en enda sterkere posisjon i løpet av forrige valgperiode. Dette skyltes i følge informantene en sterk og særdeles dyktig leder. I den politiske plattformen for samarbeid i Nord-Trøndelag mellom Arbeiderpartiet og Senterpartiet i inneværende periode blir følgende<sup>19</sup> fremhevet både under punktene ungdomssatsning og samferdsel (Nord-Trøndelag fylke 2003).

- Trafikksikkerhet skal ha en høy prioritet. Trafikkopplæring må i større grad inn i videregående skole og elevene skal ikke få fravær for tid brukt til kjøreopplæring (punkt 5 under en tydelig ungdomssatsning).
- "Heim for en 50-lapp", som gir ungdom uten kollektivtilbud mulighet til å komme seg heim i helgene, skal prøves ut i tråd med tidligere vedtak. En eventuell videreføring og utvidelse vurderes etter evaluering av prøveprosjektene (punkt 6 under en tydelig ungdomssatsning)
- Vi legger nullvisjonen til grunn for alt trafikksikkerhetsarbeid og samferdselspolitikk i fylket (punkt 1 under samferdsel)

(Nord-Trøndelag fylke 2003)

Dette fokuset påvirker i stor grad FTUs arbeid i inneværende periode. Inntrykket er at på tross av skifte av politikere bidrar fylkesrådets fokus på dette arbeidet til å bygge bro over til det nye utvalget.

I den gjeldende handlingsplanen ble tiltakene som ble foreslått kostnadsberegnet til 6,8 millioner kroner over en fireårs periode. Dette har blitt fulgt opp ved at det hvert år de siste årene er blitt satt av 1,7 millioner kroner til fylkes trafikksikkerhetsarbeid. I tillegg

---

19 "Trafikksikkerhetsarbeid i Nord-Trøndelag. Handlingsplan 2002-2005" (Nord-Trøndelag fylkeskommune 2002)

fordeler og behandler FTU søknader om tiltak i kommunene for å trygge barnas skoleveg. Etter vedtak har Nord-Trøndelag valgt å videreføre satsningen Aksjon skoleveg selv om øremerkingen av midlene fra staten er falt bort. I 2004 ble det bevilget 2 millioner til dette fra fylkes vegplanmidler. I den forrige planperioden (1998-2001) ble det budsjettert gjennomsnittlig med 1,2 millioner kroner til trafikksikkerhetstiltak per år. Sammenlignet med forrige periode har med andre ord bevilgningene til trafikksikkerhetsarbeidet økt.

Gjeldende plan for fylkets trafikksikkerhetsarbeid preges av at en søker å videreføre kjernen i de målsetningene og satsningene som ble lagt i den forrige planperioden. Dette dreier seg for det første om å *redusere ulykkene blant unge trafikanter i alderen 18-22 år*. I gjeldende plan har utvalget valgt å konkretisere reduksjonen i form av målet om ti færre ulykker i planperioden sammenlignet med gjennomsnittstall for perioden 1997-2000 (52 ulykker). For det andre legger utvalget, som i forrige planperiode, vekt på å *videreføre og styrke det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet*. Det tredje punktet: *Sikre alle elever en trygg skoleveg* er formulert mer avgrenset i gjeldende plan enn i planperioden før, der vektleggingen var å *gi fotgjengere og syklister et bedre og tryggere vegnett*. I begge planperiodene vektlegges på samme måte det å *gi alle barn og unge en tilfredsstillende trafikkopplæring* og å *redusere ulykkesrisikoen på utsatte vegstrekninger*. På det neste punktet å *redusere antall ulykker med vogntog* har en i den siste planen igjen valgt å være mer konkret gjennom å fastsette målet om tre færre ulykker i planperioden sammenlignet med gjennomsnittet de siste fire år (13 ulykker). I forrige planperiode ble det lagt vekt på utprøving og etablering av atferdskontroller, mens det i denne perioden legges vekt på iverksetting med *økt kontroll og overvåkning*. Siste målsetning i forrige periode var å påvirke sentrale myndigheter til å innføre en nullvisjon etter svensk modell. Nullvisjonen er nå innført. I gjeldende plan er det lagt til et nytt siste punkt, å *gjennomføre en årlig trafikksikkerhetskampanje i Nord-Trøndelag*. Intervjuene tyder på at flere i utvalget oppfatter det å bidra til å forsterke nasjonale kampanjer som virkningsfullt.

Statens vegvesen legger vekt på å analysere ulykkesutviklingen i fylket fra år til år. Fra informanthold framheves disse analysene som nyttige for FTU, samt internt i Politiet og for utrykningspolitiet som fagetater. Analysene viser at i perioden fra 1986 og fram mot år 2000 har trafikkmengden økt med 57 prosent og risikoen for ulykker blitt redusert med 33 prosent (Statens vegvesen Nord-Trøndelag). På 1980- og 1990-tallet lå ulykkestallene stabilt gjennomsnittlig på rundt 200 ulykker per år og antallet skadde og drepte på rundt 280 per år. Tallene indikerer at alvorlighetsgraden<sup>20</sup> i ulykkene er redusert fra 4,7 prosent<sup>21</sup> i perioden 1993 - 1996 til 3,4 prosent i perioden 1997-2000<sup>22</sup>. Hovedvekten av ulykkene skjer på riks- eller europaveger (70 prosent), og henholdsvis 18 prosent og 14 prosent på fylkes- og kommunale veger. Det er videre aldersgruppen

---

20 Kilde: Vegkontorets straksulykkesregister som bygger på politirapporterte personskadeulykker

21 Andel ulykker med dødsfall og meget alvorlig personskade i forhold til antall ulykker.

22 Endringen er ikke signifikant

15 - 24 år som er mest ulykkesutsatt. Underkategorien 20 - 24 år viser imidlertid en gjennomsnittlig reduksjon i antallet ulykker i fra perioden 1993 – 1996 til perioden 1997 – 2000.

Både i dokumenter og blant informanter legges det vekt på at nullvisjonen ligger til grunn for arbeidet med trafikksikkerhet i Nord-Trøndelag, også før dette ble en nasjonal visjon. FTU arrangerer årlig en trafikksikkerhetskonferanse for fagpersoner og politikere som jobber med trafikksikkerhet rundt om i fylket. På disse konferansene har en blant annet trukket veksler på erfaringer fra Sverige og vektlagt samarbeid over landegrensen. Det vises til at dette er bakgrunnen for satsningen på visjonen om null drepte og hardt skadde i Nord-Trøndelagstrafikken. Flertallet av informantene framhever nullvisjonen som viktig som visjon, men gir i liten grad konkrete eksempler på hvordan visjonen har påvirket arbeidet med trafikksikkerhet. Denne uttalelsen er slik sett betegnende:

Nullvisjonen er en viktig ledestjerne – må ikke akseptere at folk blir drept i trafikken. Den er viktig i vårt arbeid, men æ kan ikke si at æ har endra min måte å arbeide på, men den har kanskje betydning ved at flere og flere tenker på trafikksikkerhet.

Likevel tyder uttalelsene på at fagetatene bringer inn et sterkt fokus på hvilke tiltak som bidrar til å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken. Det går et skille her på de som mener at fysiske tiltak bør vektlegges og de som vektlegger opplæring og informasjon. Her ligger trolig også kimen til forskjeller i ulike aktørers standpunkt på vektlegging, organisering og samarbeid noe vi drøfter nærmere i neste avsnitt.

### ***Samarbeidsrelasjoner***

Det som er betegnende på trafikksikkerhetsarbeidet i Nord-Trøndelag er at det har vært et godt samarbeid i FTU over mange år. Dette blir trukket fram av mange informanter og blir sett på som grunnlaget for at FTU har oppnådd en så vidt sterk legitimitet og myndighet. Det framstår som prestisjefullt å delta i FTU både fra politisk og administrativt hold. Når vi spør om hva som skal til for at det skal bli et godt samarbeid i et slikt utvalg, trekker flere fram at organiseringen er viktig, men også som en informant sier, er det viktig at ”lederne av de største etatene legger vekt på det, og det tror æ at ledelsen både i Statens vegvesen, Politiet og andre gjør.”

Samtidig hevdes det at FTU er svært personavhengig i den forstand at de som jobber sammen kan trekke i lag. Det er tydelig at visse aktører jobber bedre sammen enn andre i FTU. Her kan det ligge kimer til konflikt. Mye tyder på at et aktivt lederskap i FTU har hatt stor betydning for håndteringen av aktuelle problemstillinger og bidratt til at en har fått samlet fokuset om felles mål.

Intervjuene tyder på at omorganiseringen av Politiet har hatt liten betydning for arbeidet og samarbeidet i FTU i Nord-Trøndelag. I motsetning til andre fylker støter en ikke her på store forskjeller i geografiske områdeavgrensinger. Etter omorganiseringen er det blitt tilsatt en trafikkoordinator som bidrar til å koordinere trafikksikkerhetsarbeidet i fylket.

Den geografiske avgrensingen i forhold til Statens vegvesen samsvarer også godt med fylkesavgrensningen. Det er imidlertid noen forhold ved endringene i Statens vegvesen som har hatt betydning for arbeidet i FTU. Det ene er at FTUs sekretær nå formelt sett er knyttet opp til regionsnivået i organisasjonen, med regionvegsjefen i Molde som sjef. Med bakgrunn i samtalene våre ser det ut til at ved siden av noen andre ansatte som delvis jobber for region Midt og delvis for Nord-Trøndelag distrikt, er hun er en av få personer som formelt sett er ansatt på regionnivå selv om arbeidet direkte er knyttet til distrikt. Trolig er det i den forbindelse at sekretærens stillingsinstruks og rolle i utvalget har vært tema i den siste utvalgsperioden. Et annet forhold er at FTUs budsjett og regnskap er plassert hos Statens vegvesen. Omorganiseringen har ført til at dette nå ligger i Vardø. Som en informant sier: ”Alt må dit og tilbake hit – tungvint.” Politisk ønsker en derfor å legge budsjett og regnskapsansvaret til fylkeskommunen med samme revisjonsregler og ettersyn som alle fylkeskommunale regnskap.

Plassering av ansvar for sekretær og regnskap kan betegnes som praktiske konsekvenser av omorganiseringen. I intervjuene blir også konsekvenser knyttet til innholdet i FTUs arbeidsmåte og fokus nevnt. Et eksempel er Statens vegvesen regionale initiativ til å se trafikksikkerhetsarbeidet på tvers av fylke uten at dette formelt sett er koordinert med de tre fylkenes trafikksikkerhetsutvalg. Et annet eksempel er at Statens vegvesen i forbindelse med omorganiseringen oppfattes som mer opptatt av selv å spille en rolle i trafikksikkerhetsarbeidet utad, både på tradisjonelle områder som fysisk planlegging og tilrettelegging, men også i forhold til informasjonsrettede tiltak og holdningsskapende arbeid. Dette oppfattes som problematisk når en innefor fylket har et godt samarbeid mellom de ulike etatene i arbeidet som drives, og Statens vegvesen sentral iverksetter landsomfattende kampanjer som FTU ”ikke får lov” til å delta på.

Samarbeidet med fylkets kommuner blir tillagt stor vekt i FTUs arbeid. Dette skjer på ulike måter. Som tidligere nevnt arrangeres det årlige trafikksikkerhetskonferanser med både faglig og praktisk innhold. Handlingsplanen er dessuten et viktig tema når den skal rulleres. Hvert år legger FTU enkelte av sine møter til kommuner. Dette oppfattes av deltakerne i utvalget som nyttig. Videre framheves det at Statens vegvesen, systematisk jobber inn mot kommunene. Det samme gjør Politiet (ofte ved lensmann) og Trygg Trafikk. Dette dreier seg om planarbeid, opplæring, informasjon og holdningsskapende aktiviteter i bla. skole, idrettslag, velforeninger.

### ***Resultater av fylkets trafikksikkerhetsarbeid***

Undersøkelsene våre tyder på at fylkestrafikksikkerhetsarbeidet i Nord-Trøndelag har fungert godt over en lang periode. Det har sterkt politisk legitimitet og administrativ forankring blant partene i arbeidet. Politikere i FTU viser engasjement og tar ledelsen i arbeidet. Vår tolkning er at dette bidrar til at eventuelle konflikter i utvalget blir tatt tak i og løst slik at samarbeidet mellom de ulike partene i utvalget skal fungere godt. Som i Hordaland kommer det fram at det i samarbeidet mellom ulike aktører har kommet opp en problemstilling knytte til hvem som tar æren for arbeidet som utføres. Uttalelser fra informanter i Nord-Trøndelag tyder på at en forsøker å gjøre FTUs rolle tydelig, for på den måten å synliggjøre FTU og derigjennom partene som inngår i dette samarbeidet. I den sammenheng er trolig politikernes rolle viktig. Spesielt når det er fylkeskommunen

som har det formaliserte koordineringsansvaret, og arbeidet i stor grad utføres av andre parter enn fylkets administrasjon.

Nullvisjonen har vært grunnleggende i FTUs arbeid i en årrekke. Som nevnt inngår den også i Fylkesrådets politiske plattform. FTU fokuserer som tidligere nevnt både på tiltak knyttet til kontroll og overvåking, opplæring og informasjon og fysiske tiltak på veg. Statistisk sett kan det se ut til at alvorlighetsgraden på ulykkene går ned i fylket. FTU vektlegger arbeidet mot kommunene. Midler til aksjon skoleveg er opprettholdt og oppfattes som viktig for å opprettholde fokuset i kommunens trafikksikkerhetsarbeid. I tillegg inviterer fylket kommunene hvert år til en trafikksikkerhetskonferanse.

#### **4.2.2 Steinkjer**

Steinkjer kommune ligger midt i Nord-Trøndelag, med en befolkning rundt 20.500 innbyggere. Hovedvegen E6 går gjennom kommunen. Trafikksikkerhetsarbeidet er plassert under hovedutvalg for teknisk, miljø og naturforvaltning og administrativt i avdeling for kommunaltekniske tjenester under tjenesteenhet veg, trafikk og park.

##### ***Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid***

Kommunen har et eget trafikksikkerhetsutvalg. Det er tradisjon for at trafikksikkerhetsutvalget ledes av leder for hovedutvalg for teknisk, miljø og naturforvaltning<sup>23</sup>. Kommunens hovedutvalg for oppvekst og kultur er også representert i utvalget. En representant for det siste hovedutvalget, helse og omsorg deltar som observatør. Videre deltar Trygg Trafikk og Politiet som konsultative medlemmer, samt utvalgets sekretær. Ved siden av trafikksikkerhet har utvalgssekretæren ansvar for parkering, skilting og varslingsplaner. Trafikksikkerhetsutvalget møtes i utgangpunktet hver måned. Utvalget tilpasser møtefrekvensen etter saksmengde.

##### ***Økonomi og vektlegging i kommunens trafikksikkerhetsarbeid***

Kommunens trafikksikkerhetsutvalg har ikke et eget budsjett, men det er satt av midler til investeringsprosjekt i forhold til kommunens søknadsbeløp til FTU. Dette følger av at kommunen skal bidra med en egenandel på investeringene.

I 2003 mottok kommunen 100.000 kroner i ekstra midler til trafikksikkerhetsarbeidet fra sentrale myndigheter. Disse midlene har trafikksikkerhetsutvalget vedtatt at skal brukes til holdningsskapende arbeid i ungdomsskolen. Det er opprettet en prosjektgruppe som skal drive dette arbeidet, bestående av rektor ved en av skolene, Politiet, Trygg Trafikk og sekretæren for trafikksikkerhetsutvalget. Det skal gjennomføres en kartlegging som skal munne ut i et opplegg for holdningsskapende arbeid blant ungdomskoleelever.

---

23 Etter siste kommunevalg ble det gjort noen justeringer på saksfelt og utvalg.



Gjeldene trafikksikkerhetsplan går fra 2002 til 2005. Fra flere hold, også fra informanter på fylkesnivå framheves arbeidet med denne planen spesielt både fordi det vurderes som en god plan, men også fordi politikerne deltok svært aktivt i utarbeidelsen av planen. I forhold til den første planen har en i den gjeldende planen valgt å legge en sterkere vekt på opplæring og holdningsskapende aktiviteter i tillegg til fysiske tiltak på veg.

Prosesen som ligger til grunn for arbeidet er interessant. I utgangspunktet ble politikerne i utvalget forelagt en prosjektplan utarbeidet av en ekstern konsulent. Dette arbeidet ble ikke vurdert som "brukbart." Ny plan ble utarbeidet i et samarbeid mellom administrasjonen og politikerne. Tiden det tok var i følge informantene verdt det. Som en informant sier: "Nå sitter vi med en meget, meget bra plan. Inkludert det som Idar Ertsås [fylkessekretæren i Trygg Trafikk] er opptatt av med opplæring og informasjon." Det ble satt av midler til arbeidet med planen. Daværende utvalgsleder og sekretæren for utvalget besøkte skole for skole for å få i gang arbeidet.

Planen innleder med å presisere at trafikksikkerhet som saksområde omhandler *kjørende* trafikk. Dette konkretiseres ved at uhell som bare involverer gående ikke er en del av det spesifikke sikkerhetsarbeidet" (Steinkjer kommune 2002). Planen omfatter med andre ord ikke f.eks. fallskader som oppstår på gater og plasser om vinteren. I planen har en valgt å fokusere på barns skoleveg og trafikksikre boligområder. Videre legges det vekt på alderstilpasset trafikkopplæring. Det legges også opp til jevnlige analyser av ulykkespunkt og å få disse utbedret. Det vektlegges videre å arbeide for å bygge et sammenhengende gang- og sykkelvegnett i kommunens sentrum og grendesentra. Oppfriskingskurs i kjøreferdighet for eldre og bedre tilrettelegging for funksjonshemmede er også punkter som tillegges vekt. Planen innlemmer dessuten trafikksikkerhet som eget punkt i forbindelse med arbeidet med større omlegginger og utbedringer av hovedvegnettet i sentrum av Steinkjer.

Samlet innholder planen konkrete prioriterte tiltak for til sammen rundt 4,9 millioner kroner og uprioriterte tiltak på nærmere 10 millioner kroner over en periode på fire år.

Trafikksikkerhetsplanen konkluderer med at ulykkene på kommunal veg utgjør en liten andel av kommunen samlede antall ulykker, men presiserer at tiltakene i planen gjelder først og fremst disse vegene. Ut over dette presiseres det at en:

gjennom å påvirke andre vegholdere til økt innsats, samt arbeid med å endre holdninger og bidra til økt kunnskap, vil imidlertid kommunens innsats også påvirke ulykkestallene på de andre vegtypene.

(Steinkjer kommune 2002:6)

I perioden 1996 til og med 2000 ble det registrert 158 ulykker hvorav det var 196 med lettere skadde, 25 meget alvorlig eller alvorlig skadde og 7 drepte<sup>24</sup>. Samlet anslås det

---

24 Politiregistrerte ulykker.

at ulykkene bidrar med en årlig samfunnsmessig kostnad på 87 millioner (Steinkjer kommune 2002:5, 6).

### ***Samarbeidsrelasjoner***

I forrige kommunevalgperiode hadde utvalget en svært aktiv leder, som ulike informanter hevder la vekt på viktige problemstillinger knyttet til kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Slik vi tolker det har dette bidratt til et godt samarbeid både innad i utvalget, mellom politikere og fagpersoner, samt inn mot kommunens administrasjon. Det politiske engasjementet som utvalget har bør også fremheves. Politikere fra to hovedutvalg deltar i trafikksikkerhetsutvalget, mens det tredje hovedutvalget er representert ved en observatør i utvalget. Også administrativt tyder intervjuene på at det anses som viktig å jobbe på tvers i trafikksikkerhetsarbeidet. Det er også etablert trafikksikkerhetskontakter ved kommunens grunnskoler.

I planen legger en stor vekt på betydningen av samarbeid med andre aktører om trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Både Politiet og Trygg Trafikk er med som konsultative medlemmer i kommunens trafikksikkerhetsutvalg. Dette bidrar til en koordinering av arbeidet innenfor kommunen, samt mot FTU og andre aktører på fylkesnivå.

Det legges vekt på å delta på FTUs årlige trafikksikkerhetskonferanse og å være aktiv i fylkes trafikksikkerhetsarbeid. Tidligere leder av det kommunale utvalget sitter nå i FTU. Også i dette utvalget karakteriseres han som svært aktiv.

Intervjuene tyder på at endringene i Politiet og Statens vegvesen har hatt liten betydning for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. En informant antyder imidlertid at omorganisering i Statens vegvesen muligens har bidratt til et økt fokus på trafikksikkerhet.

### ***Resultater av kommunens trafikksikkerhetsarbeid***

Steinkjer kommune har et politisk ledet trafikksikkerhetsutvalg med representanter fra to hovedutvalg og en observatør fra et tredje hovedutvalg. I tillegg deltar representanter fra Trygg Trafikk og Politiet. Kommunen hadde en bred deltakelse både blant politikere og fra skoler og grendelag i forbindelse med rullering av trafikksikkerhetsplanen.

Mye tyder på at politisk deltakelse og interesse også har bidratt til administrativ prioritering av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Kommunen bidrar med egenandel i forbindelse med tiltak som den har fått støtte til via Aksjon skolevegmidler. I senere år har en i tillegg til satsing på fysiske tiltak også rettet stor oppmerksomhet mot opplæring og holdningsskapende aktiviteter.

### **4.2.3 Meråker**

Meråker kommuner grenser til Sverige sør i Nord-Trøndelag. Hovedvegen E14 til Sverige går gjennom kommunen. Samlet bor det i overkant av 2.500 personer i kommunen. Trafikksikkerhetsarbeidet er plassert under sektor for kommunal utvikling med tilhørende komité for kommunal utvikling.

### **Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid**

Kommunen har et eget utvalg for trafikksikkerhet ledet av ordføreren. I tillegg møter to representanter fra hver skole (inkludert elevråd), en fra barnehagen, eldrerådet, Transportbedriftenes landsforening, og barn og unges representant i plansaker (skolesjefen), samt sekretæren for utvalget. Kultursjefen som representerer frivillig organisasjoner er også involvert i arbeidet. Utvalget har to til tre møter i året.

### **Økonomi og vektlegging i kommunens trafikksikkerhetsarbeid**

Den første trafikksikkerhetsplanen i kommunen ble utarbeidet rundt 1990 som følge av at det i løpet av ett år var fem dødsulykker i kommunen. Arbeidet resulterte i en tolv punkts plan for å bedre på situasjonen. Utvalget for trafikksikkerhet ble etablert med ordføreren som leder. Den påfølgende planen ble mer omfattende. Ulike aktører ble trukket inn i planarbeidet. Planen ble som første kommune i fylket rullert etter FTU i Nord-Trøndelags "mal". Det skilles mellom tiltak knyttet til overvåking/kontroll, opplæring/informasjon og fysiske tiltak.

Planen rulleres hvert fjerde år og fra og med inneværende periode rulleres handlingsplanen årlig. Listen legges med andre ord høyt. Samtidig tyder undersøkelsen vår på at en klarer å koordinere arbeidet på en effektiv måte. Anslagsvis benytter sekretæren for utvalget rundt et ukeverk i året på arbeidet. Det trekkes i stor grad veksler på det arbeidet som gjennom året utføres på skolene, i barnehagen, i frivillige foreninger og lag, velforeninger osv. "Utvalget blir mer en diskusjonsgruppe hvor en tar opp en del problemer og da spesielt opp mot skole." Skolene har dessuten utarbeidet en egen plan. Folk kjenner hverandre og det er godt samarbeid på tvers. Som eksempler på saker som tas opp i utvalget refereres det til en sak som har fått mye blest i høst. Den handlet om å ta tak i konkrete tilfeller med ungdommer som kjører i fylla.

Kommunen opplever det slik at den gjør mye på området sammenlignet med andre kommuner, men det vises til at kommunen sikkert også kunne gjort mer. "De som kanskje gjør den beste jobben er Stjørdal kommune med månedelige møter og mye aktiviteter."

Det vises til at det er politikere i kommunen som engasjerer seg i trafikksikkerhetsarbeidet. Ordføreren leder etter eget ønske utvalget og er aktiv når ting skjer. Generelt sett har utvalget hatt lite utskiftning, både ordføreren og sekretæren for utvalget har deltatt siden begynnelsen på 1990-tallet. Det har vært noe utskiftning på skolesiden.

Utvalget har beslutningsmyndighet i flertallet av sakene, men større saker som påvirker økonomiplanen legges ut til politisk behandling i kommunestyre og formannskap.

Fysiske tiltak knyttet til E14 og fylkesvegnettet har generelt sett størst betydning for trafikksikkerheten i kommunen. Kommunen samarbeider tett med Statens vegvesen om tiltak på vegnettet i kommunen. Et eksempel er saneringsplanen for farlige utkjørsler der kommunen har gjort jobben og vegvesenet har bidratt økonomisk. Tiltakene har vært sortert i tre kategorier. Tiltak som krever større planlegging, tiltak over 50.000 kroner og tiltak under 50.000 kroner. De større tiltakene forsøker en å trekke inn i økonomiplanen når den skal revideres.

Det blir satt av 1,5 millioner kroner årlig til utbedring av veger. Trafikksikkerhetsarbeidet er her viktig. I tillegg legges det vekt på å få til et bedre gangvegnett. En har kommet fram til gode løsninger med transportørene om å plukke opp barna på ”rett side av vegen” slik at barna slipper å krysse vegen. Som et trafikksikkerhetstiltak er dessuten mye av skyssen av barna til og fra skole og fritidsaktiviteter koordinert.

### ***Samarbeidsrelasjoner***

Kommunen legger vekt på å delta på fylkets årlige trafikksikkerhetskonferanse. Ordføreren forsøker også å prioritere dette. Kommunen samarbeider med Trygg Trafikk, Statens vegvesen og FTU både på plansiden og om større trafikksikkerhetsarrangement som holdes med jevne mellomrom i kommunen. Det oppfattes som nyttig å få støtte til tiltak for å bedre barns skoleveg. Støtteordningen framstår imidlertid litt tungvint sett fra kommunens ståsted. Det settes krav til en egen trafikksikkerhetsplan. Å sende søknad om støtte i tillegg, oppfattes da som overflødig siden det framgår av planen hva kommunen ønsker å gjennomføre.

Generelt framheves arbeidet i fylket som godt og at Nord-Trøndelag ligger godt framme i arbeidet med trafikksikkerhet, samt at FTU fungerer bra. Sett fra kommunens ståsted oppfattes utfordringen å ligge i det å få omsatt FTUs arbeid til handling lokalt.

Det hevdes at en merker lite til endringene i Politiet, først og fremst siden lensmannskontoret er beholdt i bygda etter omorganiseringen. Omorganiseringen av Statens vegvesen har imidlertid ført til endringer. For det første er det blitt nye personer å forholde seg til. Tidligere forhold kommunen seg stort sett til en person som kjente kommunen ut og inn, mens kommunen i dag må forholde seg til flere personer og aktører. Videre er det utførende leddet skilt ut som en egen enhet, noe som har gjort at det oppfattes som vanskeligere å vite hvem en skal ta kontakt med. Før hadde kommunen en direkte dialog med Statens vegvesen. Nå må kommune ringe og bestille f.eks et strakstiltak, deretter må bestillingen formidles før tiltaket utføres. Det hevdes at dette resulterer i at det gjerne går et døgn ekstra før strakstiltaket blir iverkatt. Et eksempel på hvordan kommunen har opplevd dette som problematisk i trafikksikkerhetssammenheng er skilting av elgfare ved ekstra mye snøfall.

Når det gjelder investeringer av større karakter oppfattes det fra kommunens side at den får dårlig gjennomslag for tiltak som lokalt ansees som viktige. Verken i fylkesplanen eller i nasjonal transportplan er det lagt inn konkrete tiltak knyttet til forbedringer av hovedferdselsåren gjennom kommunen E14. I forhold til mindre tiltak tyder undersøkelsene våre imidlertid på at kommunen jobber helhetlig ut fra et bredt lokalt engasjement og får foretatt utbedringer av mindre skala.

### ***Resultater av kommunens trafikksikkerhetsarbeid***

Meråker kommune er en av de kommunene i Nord-Trøndelag som kom tidligst i gang med å utarbeide en trafikksikkerhetsplan. Kommunen har et eget trafikksikkerhetsutvalg ledet av ordføreren og med deltakere fra skolene, barnehagene, eldrerådet, Transportbedriftenes landsforening, barn og unges representant i plansaker (skolesjefen)

og kultursjefen. Kommunen har dermed et bredt samarbeid internt. Kommunen setter årlig av ca 1,5 millioner kroner til utbedring av veger.

Samarbeidet med FTR er godt. Og koplingen mot Trygg Trafikk og Statens vegvesen er god. Men etter omorganiseringen i Statens vegvesen hevdes det at nye personer har kommet inn og at saksgangen i forbindelse med strakstiltak tar lengre tid.

Også her, i likhet med i Steinkjer, er trolig forklaringen på så aktiv og bred administrativ deltakelse at trafikksikkerhet er så høyt prioritert politisk. Siden trafikksikkerhetsutvalget ble opprettet har Ordføreren ledet utvalget.

#### **4.2.4 Fosnes**

Fosnes er den minste kommunen i utvalget vårt. Fosnes er en kystkommune med rundt 750 innbyggere, nord i Nord-Trøndelag. Kommunesenteret ligger på Dun på øya Jøa. Salsnes er kommunens tettsted på fastlandet. Kommunen endret organisering i 1997. Alle hovedutvalg ble lagt ned. Politisk behandles sakene nå kun i formannskapet og kommunestyret. Administrativt er kommunen delt inn i en helse- og sosialavdeling, en plan- og utviklingsavdeling og en oppvekst- og kulturavdeling. Trafikksikkerhetsarbeidet er administrativt plassert under plan- og utviklingssjefen.

##### ***Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid***

Som følge av kravet om å utarbeide en egen trafikksikkerhetsplan for kommunen for å motta aksjon skoleveg støtte, valgte kommunen å opprette et eget trafikksikkerhetsutvalg. Dette har eksistert over to eller tre valgperioder. Inspektøren på skolen er leder, og plan- og utviklingssjefen sekretær. I tillegg har utvalget en representant fra kommunestyret, Politiet i Namsos og Statens vegvesen, elevrepresentant fra to skoler, en representant fra ungdomsrådet og barnas representant.

##### ***Økonomi og vektlegging i kommunens trafikksikkerhetsarbeid***

Utvalget fungerer meget uformelt. Som en informant sier ”vi er 750 innbyggere så vi er lite formelle her i kommunen (...) sakene tar vi ofte direkte” Det er opprettet en egen budsjettpost under tekniske tiltak som heter trafikksikkerhetstiltak. Nå har kommunen også fått midler fra FTU til å gjennomføre et trafikksikkerhetstiltak ved Gjøa skole. Her skal forholdene utbedres slik at innkjørsel og på- og avstigning til buss blir sikrere og at det generelt sett blir sikrere for fotgjengere og syklistene. Tidligere har kommunen utbedret trafikkforholdene på Salsnes skole. Kommunen har også fått midler (360.000 kroner) fra henholdsvis FTU og Statens vegvesen til et annet trafikksikkerhetstiltak på Gjøa skole. ”Nå er det opp til kommunen å bevilge sin del. Dette er en stor sak for en så liten kommune. Vet ikke om vi får det til”.

Kommunen legger vekt på holdningsskapende aktiviteter. De betaler medlemskapet i Barnas Trafikkklubb for alle kommunens barn fra tre til seks år. Dette framheves som konstruktivt. Ellers er den en årlig aksjon i samarbeid med Politi, NAF, Namdals avis, Trygg trafikk, skolen, sjåfører og foreldre om å dele ut refleksvester og -brikker. Denne aksjonen kom i gang første gang i etterkant av at kommunen deltok på fylkeskonferansen arrangert av FTU. Ellers legges det vekt på å redusere risikoen for

ulykker der barn ferdes. F.eks. parkerer lærerne ved en av skolene nede ved vegen og ikke oppe ved skolen. Skolene gjennomfører også en årlig sykkelaksjon. Dessuten deltar de to øverste klassene i grunnskolen hvert år på møte i Namsos med foredrag fra en trafikkskadd mv.

### ***Samarbeidsrelasjoner***

Fra kommunens ståsted oppfattes kontakten mot FTU og trafikksikkerhetsarbeidet på fylkesnivå som begrenset. Arbeidsdelingen mellom FTU og Statens vegvesen oppfattes også som litt uklar. Hvem har ansvar for hva og hvem tildeler midler? Representanter for kommunen har deltatt på flere av fylkets konferanser. Inntrykket er at dette også har vært nyttig. Blant annet har kommunen lagt vekt på å fokusere mer på holdningsskapende arbeid som en følge av disse konferansene.

Slik vi tolker det har omorganiseringen i Statens vegvesen og Politiet betydd lite for arbeidet i Fosnes kommune.

### ***Resultater av kommunens trafikksikkerhetsarbeid***

Kommunen har generelt sett hatt få ulykker. Det har ikke vært noen dødsulykke siden 1989 og ulykker med alvorlig skadde siden 1995.

Kontakten mot FTU og Statens vegvesen er begrenset, men likevel god. Det oppfattes som noe uklart hvordan ansvarsdelingen er mellom kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen. Kontakten med FTU har blant annet bidratt til Fosnes kommune nå satser mer på holdningsskapende arbeid. Ellers har kommunen fått tilskudd på 360.000 kroner til fysiske tiltak ved skolen på Dun men i en så liten kommune er det et stort løft å bidra med egenandel til gjennomføring av dette tiltaket.

Dagens organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid fungerer generelt sett godt. Det oppfattes slik at det hadde vært en fordel med en politisk forankring i formannskapet, men siden disse politikerne har mange saker de skal håndtere er alternativet med en fra kommunestyret bra.

### 4.3 Vestfold fylke

Vestfold fylke har ca 220 000 innbyggere og 14 kommuner. Det er landets minste fylke i utstrekning og det fylket med færrest kommuner. I 2004 hadde trafikksikkerhetsutvalget 6,1 millioner kroner til disposisjon, hvorav 5,3 millioner kroner til Aksjon skoleveg prosjekter. Dette tilsvarer 28 kroner per innbygger.

Over halvparten av innbyggerne i Vestfold bor i de tre største bykommunene Tønsberg, Sandefjord og Larvik.

Vestfold fylke er organisert i tråd med en hovedutvalgsmoell med tre hovedutvalg. Trafikksikkerhetsarbeidet sorterer under hovedutvalg for plan, areal og miljø<sup>25</sup> (ledet av SV). Vestfold fylkeskommune gjennomfører for tiden sammen med Buskerud og Telemark et forsøk med overføring av oppgaver innenfor områdene samferdsel, næringsutvikling, internasjonalt engasjement og regional planlegging til et regionråd. Forsøket varer fra 2004 til 2008. Regionrådet BTV ble konstituert 3. mars 2004. Forsøket påvirker plasseringen av ansvaret fylket har etter Vegtrafikklovens §40 A. For alle tre fylkene er ansvaret i forsøksperioden delegert fra de respektive utvalgene til Regionrådet BTV.

I det følgende ser vi nærmere på hvordan trafikksikkerhetsarbeidet drives i Vestfold gjennom fylkes trafikksikkerhetsutvalg. Dernest redegjør vi for trafikksikkerhetsarbeidet i de tre kommunene vi har valgt å undersøke nærmere, fylkessenteret Tønsberg, bykommunen Larvik og landkommunen Andebu.

#### 4.3.1 Vestfold fylkes trafikksikkerhetsutvalg og samarbeidsutvalg

##### *Organisering av fylkets trafikksikkerhetsarbeid*

Det formelle ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet i Vestfold er lagt til Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU). Dette er identisk med fylkets Hovedutvalg for plan, areal og miljø, som igjen er et av tre hovedutvalg under fylkestinget. I hovedutvalget sitter 13 politisk valgte representanter. Under dette utvalget er det opprettet et samarbeidsutvalg (FTUSU) bestående av 5 politikere fra FTU. I tillegg møter leder for FTU, dvs. leder for hovedutvalg for plan, areal og miljø. Samarbeidsutvalget har videre 7 konsultative eller rådgivende medlemmer samt sekretær. Følgene deltar med andre ord i FTUSUs møter:

- 6 politikere – SV (leder FTU), Ap (leder FTUSU), SP, KRF, FRP, H
- Statens vegvesen Vestfold distrikt (distriktsvegsjef, seksjonsleder Trafikant og kjøretøy, seksjonsleder Plan og forvaltning, FTUSU-sekretær)
- Vestfold politidistrikt (Politimester, seksjonsleder trafikk og miljø på sjø og land)

---

<sup>25</sup> De to andre utvalgene er hovedutvalg for utdanning (ledet av AP) og hovedutvalg for kultur og folkehelse (ledet av SV)

- Utrykningspolitiet, distrikt 5 (distriktsleder).
- Trygg trafikk v/fylkessekretær
- Vestfold fylkeskommune (spesialkonsulent)

Politikere og konsultative medlemmer kan samlet sett sies å ha en ”topptung” forankring i sine respektive partier og virksomheter. Lederen i hovedutvalget samt fem politikere fra fem ulike parti stiller på møtene i FTUSU. Dette gir samarbeidsutvalget en sterk forankring i fylkestinget og de respektive partiene. Både vegsjefen og politimesteren møter jevnlig. Dette gir FTUSU en tett kopling til ledelsen i to viktige etater i trafikksikkerhetssammenheng.

Selv om FTUSU ikke formelt er fylkets trafikksikkerhetsutvalg, fungerer det reelt sett slik. Flere informanter sier at det ikke har skjedd de siste 4-5 årene at vedtak i FTUSU har blitt overprøvd i FTU.

### ***Økonomi og vektlegging i fylkets trafikksikkerhetsarbeid***

FTU lager hvert år et budsjett som spesifiserer tiltak for det kommende året. Til sammen disponerte FTU ca 6,9 millioner kroner i 2004. Den største budsjettposten er 5,4 millioner kroner til trafikksikkerhetstiltak. Disse midlene fordeler FTU etter søknad fra kommuner og andre. I praksis fungerer disse midlene som Aksjon skoleveg midler. Det resterende beløpet går til drift av sekretariatet og til en rekke aksjoner og tiltak, mange av dem i et samarbeid mellom flere av etatene i utvalget. Her kan nevnes ”Lys til ettertanke”, FTU-konferanse for Vestfold, Utvikling av modell for ”Trygge lokalsamfunn” i Vestfoldkommuner. ”Mariedukken” (barnehageaksjon), sykkelpøve for grunnskolen og tiltak rettet mot russen.

Den nåværende trafikksikkerhetsplanen ble utarbeidet i 2001 og betegnes som Handlingsplan for trafikksikkerhet 2002-2005. Førrige plan gjaldt for perioden 1998-2001. I forbindelse med rulleringen av gjeldene plan var alle politikerne og konsultative medlemmer i utvalget med, samt representanter fra Trafikkskolelauget i Vestfold, Vestfold kollektivtrafikk og fem kommuner i fylket. Disse til sammen nesten 20 deltakerne deltok i tre arbeidsgrupper knyttet til det som ble formulert som planens tre satsningsområder:

- Styrking av samarbeidsforholdene mellom alle aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet i Vestfold
- Kommunalt trafikksikkerhetsarbeid
- Felles innsats for reduksjon i antall skadde og drepte barn og unge i trafikken

Fokuset på samarbeidsforholdene i fylkes trafikksikkerhetsarbeid har sin bakgrunn i at en tidligere har opplevd problemer i samarbeidet aktørene imellom. Dette gjaldt både samarbeid internt i utvalget og mot eksterne aktører. Problemene ble oppfattet som såpass alvorlig at det i førrige planperiode (1998-2001) ble formulert som et hovedmål at ”ved utgangen av 2001 skal alle de viktigste aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet oppfatte samarbeidsforholdene som gode.” (Roaldsø og Brandstad 2001). Det ble videre vedtatt at det skulle foretas en undersøkelse av samarbeidsforholdene, eventuelt med ekstern bistand, og en evaluering av FTU’s organisering og funksjon. Dette resulterte rapporten ”Evaluering av Fylkestrafikksikkerhetsutvalget i Vestfolds samordnings- og



tilråingsfunksjon. ” Rapporten kom ut tidlig i 2001 og ble viktig i det videre arbeidet. Dette resulterte i følgende første hovedmål for perioden:

FTU skal videreutvikle og stryke samarbeidsforholdene mellom alle aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet i Vestfold og bidra til utvikling og kompetansebygging i nettverk (Vestfold fylkeskommune 2002:4).

For å nå dette målet legges det vekt på at en gjennom samordning og tilrettelegging avdekker hovedsamarbeidspartners forventninger til FTU og evaluerer dagens møtefora og møtестruktur. Videre legges det vekt på rådgivning og å initiere og evaluere felles aktiviteter på fylkesnivå, og i samråd med øvrige aktører komme fram til ett hovedsatsingsområde for perioden, samt å gjennomføre fylkesvise, regionale og lokale trafikksikkerhetskonferanser. Det blir presisert at noe av bakgrunnen for et så sterkt fokus er at rollen til FTU nettopp er å *samordne og tilrå* trafikksikkerhetstiltak. FTU har ingen instruksjonsmyndighet, og er dermed avhengig av at aktørene selv ser seg tjent med at arbeidet blir samordnet. Det heter videre i planen at ved hjelp av en slik satsing vil en lettere nå det viktigste målet som er reduksjon i antall ulykker.

Det har gått en tid siden planen ble vedtatt. I intervjuene peker flere informanter på at satsingen på samarbeid virkelig har gitt gode resultater. I dag er FTUSU et utvalg som er godt samkjørt og hvor medlemmene nettopp fremhever det gode samarbeidsklimaet i utvalget.

Hovedmål to i planen er også interessant:

FTU skal rette fokus mot kommunene som særlig arena, være aktiv og initiere samarbeid med viktige aktører (Vestfold fylkeskommune 2002:4).

Det legges vekt på å etablere og vedlikeholde kommunale nettverk og å etablere en handlekraftig, sentral ressursgruppe som kan bistå kommunene. Videre skal det arbeides med en aktiv oppfølging og rullering av de kommunale trafikksikkerhetsplanene, samt arbeide for at trafikksikkerhetsplanenes intensjoner og nullvisjonen ligger til grunn for all kommunal planlegging. Det pekes spesielt på at mål og tiltak i de kommunale planene skal koordineres med det systematiske trafikksikkerhetsarbeidet på regionalt nivå. Vestfold skiller seg her fra andre fylker ved at de så klart ser på FTUs rolle som både en samordnings- og mobiliseringsinstans overfor kommunene.

Hovedmål tre fokuserer spesielt på antallet ulykker blant barn og unge:

FTU skal prioritere styrking og samordning av opplæring og informasjon for barn og unge, og være pådriver for å trygge det fysiske trafikkmiljøet der barn og unge ferdes (Vestfoldfylkeskommune 2002:5).

Også her er samordning et nøkkelord og de viktigste tiltakene dreier seg om motivasjon, opplæring, trafikk kontroll, fartsreduksjon, gang- og sykkelveg. Planen reflekterer at en i fylkets trafikksikkerhetsarbeid har oppnådd svært mye når det gjelder både hovedmål en og to, mens det naturlig nok gjenstår mye knyttet til hovedmål tre.

### ***Samarbeidsrelasjoner***

Som nevnt ble samarbeid tatt opp som et viktig tema i utvalget i begynnelsen av forrige planperiode. Vårt inntrykk er at en viktig grunn til de interne ”gnistningene” handlet om at Statens vegvesen med sine 3 representanter, pluss sekretæren som sitter i samme bygg, ble for dominerende. Andre av de konsultative medlemmene opplevde det tidvis som vanskelig å få gjennomslag for sitt syn. Gjennom intervjuene våre fikk vi et klart inntrykk av at dette i dag overhodet ikke er noe problem. Noen uttalelser kan illustrere dette:

Det var helt nye politikere i begynnelsen av forrige periode. Dette med samarbeid som tema startet opp da. Etter dette har det bare blitt bedre og bedre fra år til år. I dag kan jeg ikke peke på noe som helst som er negativt i så måte.

Jeg mener å huske at fra det øyeblikk man begynte å fokusere på samarbeid, da fikk man en ny giv i utvalget. Før det sa man at dette utvalget fungerer ikke godt nok. Nå møtes vi ikke bare i forbindelse med møtene i utvalget. Vi har mange andre arenaer og. For eksempel kontaktutvalget for politiet hvor stort sett de samme konsultative medlemmene møter fire ganger i året. Det gjelder Trygg Trafikk, UP, Statens vegvesen og Politiet.

Som tidligere nevnt har utvalget en topptung forankring både politisk og blant andre aktører representert i utvalget. I undersøkelsen vår peker informantene på betydningen av at politimesteren og vegsjefen møter fast i utvalget, ved siden av at utvalgets sekretær og Trygg Trafikk har en aktiv rolle. Med politikere som også er aktive og engasjert i arbeidet framstår trafikksikkerhetsarbeidet i Vestfold som dynamisk og resultatorientert.

I hvilken grad har organisasjonsendringer i Statens vegvesen og Politiet påvirket trafikksikkerhetsarbeidet i Vestfold? Etter omorganiseringen i Statens vegvesen hører Vestfold til region Sør og Vestfold distrikt. I motsetningen til i andre deler av landet sammenfaller distriktsavgrensningen geografisk med fylket. Dette innebærer at omorganiseringen ikke endret så mye på arbeidet i Vestfold. Det er også relativt godt samsvar mellom fylkets geografiske avgrensning og Vestfold Politidistrikt. Imidlertid er kommunene Svelvik og Sande lagt til Søndre Buskerud politidistrikt. Tidligere var det fire politidistrikt i Vestfold og i hvert politidistrikt en person som gjorde mye trafikksikkerhetsarbeid. Omorganisering har i praksis ført til at FTU har færre å forholde seg til. Dette blir fra informanthold framhevet som positivt. En annen informant mener imidlertid at et resultat av omorganiseringen er at Politiet ikke prioriterer forebyggende trafikksikkerhetsarbeid like høyt som før. Det fokuseres i større grad på det å være synelig på vegene og å gjennomføre kontroller.

### ***Resultater av fylkets trafikksikkerhetsarbeid***

Beskrivelsene vi får av deltakere i Vestfold fylkes trafikksikkerhetsarbeid tyder på at arbeidet drives fram av en dyktig sekretær med engasjerte politikere og konsultative representanter. Samarbeid er et nøkkelord i arbeidet i FTUSU. Det går både igjen som en egen hovedmålsetning og i de andre hovedmålsetningene i handlingsplanen. Som beskrevet over er denne vektleggingen basert på konkrete erfaringer i utvalget om at det er viktig å forstå hverandres syn og samarbeide om felles mål i arbeidet en driver.

FTUSU har i dag en organisering og personer som tar tak i det å skape gode samarbeidsrelasjoner.

Kommunene anses som en viktig samarbeidspart i fylkes trafikksikkerhetsarbeid. Som i Nord-Trøndelag settes det derfor av midler til tiltak i kommunene. FTUSU samarbeider også med kommunene ved å invitere dem til trafikksikkerhetskonferanser. Noen av FTUSUs møter legges til kommunene, dessuten innlemmes et utvalg kommuner i fylkes handlingsplanprosess.

Ansvar for vegtrafikklovens § 40 er i trefylkesamarbeidet med Buskerud og Telemark delegert til regionrådet BTV. Konsekvenser dette vil få har i perioden vi har foretatt undersøkelsene ikke vært klar. Det forventes en avklaring i juni 2005.

### **4.3.2 Tønsberg**

Tønsberg kommune har ca 36.000 innbyggere og er senter for administrasjonen til både Vestfold Fylkeskommune, Vestfold Politidistrikt 5 og Statens vegvesen Vestfold distrikt. Tønsberg med sitt areal på 106 km<sup>2</sup> er en befolkningstett kommune. Kommunen ligger sentralt i en region med rundt 100.000 innbyggere. Det er relativt stor trafikk gjennom Tønsberg sentrum, spesielt fra og til Nøtterøy. E-18 skjærer gjennom den vestlige delen av Tønsberg kommune. Kommune har et omfattende gang- og sykkelvegnett (75 km). Bakgrunnen for dette er at Tønsberg og Nøtterøy kommuner sammen med Sandnes kommune var definert som nasjonale sykkelbyer på 1990-tallet og fikk i den forbindelse 125 millioner kroner til investeringer for å fremme økt sykkelbruk.

Administrativt er kommunen organisert i tråd med to forvaltningsnivåer med 47 virksomheter direkte underlagt Rådmannes ledergruppe hvor trafikksikkerhetsarbeidet er lagt til virksomhetsområdet Bydrift. Politisk er trafikksikkerhet lagt til hovedutvalg for Miljø, teknikk og samferdsel som er ett av fem utvalg under Bystyret.

#### ***Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid***

Ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet er lagt til en prosjektleder innen tekniske tjenester. Det er i dag 2-3 personer i kommunens administrasjon som arbeider mer og mindre med trafikksikkerhet. Informantene gir uttrykk for at det var et langt større ”trøkk” i trafikksikkerhetsarbeidet for 4-5 år siden enn det er i dag. Spesielt i tilknytning til utarbeiding av trafikksikkerhetsplanen. Selv om aktivitetsnivået ikke er så høyt som tidligere, mener informanter fra ulikt hold at kommunen er blant de mest aktive i fylket. Noe av årsaken til at aktiviteten er lavere nå tilskrives kommunen har hatt trangere budsjett de siste årene.

#### ***Økonomi og vektlegging i kommunens trafikksikkerhetsarbeid***

Tønsberg kommune startet i 1998 arbeidet med sin første trafikksikkerhetsplan. Planen var ferdig på nyåret i 2002 og gjelder for perioden 2000-2004. Kommunen er nå i gang med den første rulleringen av planen. Dette arbeidet antas å være ferdig 1. kvartal 2005.

I forbindelse med utarbeiding av den første planen ble det opprettet en prosjektgruppe bestående av representanter fra skolen, Trygg Trafikk, Tønsberg politi, SCC Bruer, to fra Statens vegvesen og tre fra Tønsberg kommune. Planen bygger på registreringer av 134 ulykkespunkter for perioden 1993-1998. Et ulykkespunkt defineres som et punkt med minimum 2 personskadeulykker, minimum 5 materiellskadeulykker eller til sammen minst 5 ulykker av begge ulykkestyper i samme periode. Blant de 134 ulykkespunktene var 80 i Tønsberg sentrum.

Planen bygger videre på til sammen 170 innspill fra innbyggerne. Disse dreide seg spesielt om punkt i tilknytning til skoleveg som ble opplevd som utrygge. Det viste seg å være minimale sammenfall mellom ulykkespunkt og utrygghetspunkt. Det ble derfor gjennomført en besiktigelse av alle utrygghetspunktene. I planens tiltaksdel endte en opp med å spesifisere konkrete tiltak for hvert av kommunens 12 skoleområder/nærmiljøområder.

En analyse av trafikkulykkene innefor kommunens grenser viste at i perioden 1993 til 1998 ble det registrert til sammen 751 ulykker med personskade. 9 personer ble drept og 74 personer alvorlig eller meget alvorlig skadet. Analysen viste videre at 67 prosent av alle ulykkene og en større andel av de alvorlige ulykkene skjer på europa- og riksveger (Tønsberg kommune 2000). Med tanke på at europa- og riksveger bare utgjør 19 prosent av kommunens vegnett er naturlig at kommunen ser behovet for en omfattende innsats på dette vegnettet for at kommunen skal få ned ulykkestallene.

Trafikksikkerhetsplanen definerer barn og unge på veg til skole eller fritidsaktivitet som hovedmålgruppe. Planen er delt i to, én del som tar for seg fysiske tiltak og en del som legger vekt på informasjons-, adferds og holdningsskapende arbeid. De fysiske tiltakene dreier seg om gang- og sykkelveger, utrygghetspunkter og ulykkespunkter. Tiltakslistene er delt inn skoleområder. For hvert skoleområde gis det en oversikt ved hjelp av kart over utrygghetspunkter, ulykkespunkter, og hvordan en skal prioritere innsatsen. Det legges og opp til at tiltakslisten skal rulleres årlig.

I planarbeidet hadde kommunen en meget bred mobilisering av befolkningen, særlig mot skolene og nærmiljøene. Da planen ble vedtatt i 2000, var målet å iversette tiltak og prosjekter for ca 4 millioner kroner per år ved hjelp av kommunale bevilgninger. På grunn av dårlig kommuneøkonomi har bevilgningene, i følge en av informantene, måttet reduseres kraftig. Kommunen bevilget i 2004 ca 2 millioner kroner. Dette inkluderer midler til kommunens andel i prosjekter som Tønsberg mottar støtte til over FTUs budsjett. I 2004 dreide dette seg om ca 1 million kroner. Ut over dette bevilges det ca 300.000 til 400.000 kroner per år over kommunens budsjett til mindre driftstiltak.

### **Samarbeidsrelasjoner**

I forbindelse med utarbeiding av planen ble det etablert en gruppe som skulle arbeide med oppfølgingen av planen. Hovedansvaret under utvalget for miljø, teknikk og samferdsel ble lagt til Samarbeidsgruppen. Denne gruppen består av representanter fra ingeniørvesenet (2), undervisning, driftsavdelingen, trafikkutvalgene ved skolene (2), politi, FTU, foreldrerådets arbeidsutvalg, Ungdomsrådet, Eldrerådet og Helsesektoren. Samarbeidsgruppen skulle møtes fire til seks ganger i året. Det ble videre etablert et

samarbeidsforum der alle trafikantgruppene skulle være representert. Det gjaldt pensjonistforeninger, skoler, barnehager, ungdomsklubber, velforeninger, Norges automobilforbund, sjåførskoler, næringslivet mv. Derneft ble det etablert lokale arbeidsgrupper knyttet til de praktiske tiltakene som skulle iverksettes knyttet til hvert enkelt skolemiljø.

Både aktivitetsnivået og intensiteten i trafikksikkerhetsarbeidet hevdes å ha vært større for noen år siden enn i dag. Men samarbeidet med Statens vegvesen, politi, Trygg Trafikk og FTU oppleves fortsatt som positivt.

### **Resultater av kommunens trafikksikkerhetsarbeid**

Tønsberg kommune har et meget godt utbygd gang- og sykkelvegnett, hovedsakelig pga at kommunene på 1990-tallet var med i det såkalte sykkelbyprosjektet.

Kommunen har hatt en bred deltakelse både fra eksterne aktører og internt i kommunen i forbindelse med rullering av trafikksikkerhetsplanen. Mobiliseringen har vært spesielt bred mot barn og ungdom og da gjennom skolenes deltakelse. Innsatsen har i tillegg til fysiske tiltak vært rettet spesielt mot informasjons-, adferds- og holdningsskapende arbeid.

### **4.3.3 Larvik**

Larvik kommune ligger lengst syd i Vestfold fylke. Med sitt totalareal på ca 530 km<sup>2</sup> og et innbyggertall på ca 41.000, er Larvik både areal- og folketallsmessig den største kommunen i fylket. I 1988 ble kommunene Tjølling, Hedrum, Brunlanes og Stavern slått sammen med Larvik kommune. Arealet er vel fem ganger så stort som Tønsberg kommune. Dette gjør at sammenlignet med Tønsberg har Larvik betraktelig høyere antall vegkilometer. Larvik har mer enn dobbelt så mye europa- og riksveg, og fylkesveg sett i forhold til Tønsberg, men langt mindre gang- og sykkelveger, bare 27 km mot 75 km i Tønsberg.

Larvik kommune er organisert i tråd med en komitémodell med 6 komiteer. Administrativt har kommunen en såkalt flat struktur med 67 enhetsledere under Rådmannen. Virksomhetsområdet Kommunalteknikk har ansvaret for trafikksikkerhet og arbeidet med rullering av trafikksikkerhetsplanen. Kommunalteknikk har ellers ansvar for tjenester som vann, avløp, renovasjon og vedlikehold av kommunale veger.

Larvik kommune skiller seg ut fra de andre kommunene vi har undersøkt nærmere ved at kommunen er en såkalt "Trygge lokalsamfunn" kommune. Dette innebærer blant annet at trafikksikkerhet også kommer i fokus som et indirekte resultat av registreringer av "uønskede" hendelser som rammer innbyggere generelt. Eksempelvis kan fraværregistreringer og årsaker til dem i bedrifter fange opp at et viktig helse-, miljø- og sikkerhetsproblem for bedriften er fravær på grunn av trafikkulykker i fritiden osv.

### **Organiseringen av kommunens trafikksikkerhetsarbeid**

Innenfor virksomhetsområdet Kommunalteknikk i seksjon Veg og trafikk, er det ansatt en pedagog som har hovedansvaret for trafikksikkerhet. Ved siden av arbeidet med

trafikksikkerhet jobber han tett mot Trygge lokalsamfunn som har en egen sekretær i Helseetaten. Helsesjefen er en meget profilert person både i Trygge lokalsamfunn og i forhold til trafikksikkerhet. Trafikksikkerhetsarbeidet er ellers tett koplet til skolene i kommunen, noe vi kommer tilbake til.

Larvik kommune opprettet i 1998 et administrativt Trafikksikkerhetsforum. Forumet består av en representant fra FTU, en fra Statens vegvesen, en fra Politiet og flere fra Larvik kommune (barnetalsperson, en rektor i grunnskolen, Plan- og byggesak, Trygge Lokalsamfunn, Helsetjenesten og flere representanter for Kommunalteknikk). Oppgavene til Trafikksikkerhetsforumet er å samordne arbeidet med trafikksikkerheten i kommunen, ta initiativ og foreslå konkrete tiltak og å øke kunnskap og forståelse for trafikksikkerheten i kommunen.

### ***Økonomi og vektlegging i kommunens trafikksikkerhetsarbeid***

Kommunens trafikksikkerhetsplan betraktes som en viktig del av Trygge lokalsamfunn i Larvik. Gjeldende plan, som er den første, ble vedtatt i juni 2001 og dekker perioden 2001-2004. Alle representantene i kommunens Trafikksikkerhetsforum bidro i utarbeiding av trafikksikkerhetsplanen. Kommunen er nå i gang med rullering av denne planen.

Larvik kommune har vedtatt en nullvisjon for trafikksikkerhet. Trafikksikkerhetsplanen er sterkt forankret i det faglige grunnlaget for nullvisjonsvedtaket nasjonalt. Det henvises til de 10 mest effektive typer tiltak som Transportøkonomisk institutt har presentert i rapporten "Bedre trafikksikkerhet i Norge" (Elvik 1999) og sies at for Larvik kommune er tiltakene nr 5 til 8 de mest aktuelle. Dette inkluderer økt bruk av fartsgrense 30 km/t (tiltak 5), gang- og sykkeltilbud (tiltak 6), forsterket vintervedlikehold (tiltak 7) og tildels nye rundkjøringer (tiltak 8).

Trafikksikkerhetsplanen viser at Larvik hadde 26 drepte og 829 personskadde i trafikken i perioden 1994-2000. Dette gir ca 120 personskader per år. I planen har en, ut fra rapporterte ulykker, identifisert 85 trafikkfarlige punkter i kommunen og foretatt nytte-/kostnadsvurderinger av nesten alle enkelttiltak. Det dreier seg om 14 punkter på E-18, 42 punkter på Riksveger, 21 punkt på fylkesvegene og 8 punkter på kommunale vegger. Bare fire tiltak har negativ nytte-kostnadsverdi.

I planen hevdes det at gjennomføring av fysiske tiltak knyttet til disse 85 punktene vil koste ca 3 millioner kroner og gi en reduksjon på 3,8 personskader og 20 materielle skader per år. I tillegg prioriteres adferdsrettede tiltak som opplæring, informasjon og kontroll. Disse fysiske og adferdsregulerende tiltakene avhenger av beslutninger i andre etater, som Statens Vegvesen, Politiet og Fylkeskommunen, og er et forsøk på å se trafikksikkerheten i et totalt perspektiv. Siden europavegene, riksvegene og fylkesvegene ikke er et kommunalt ansvar er det bare deler av tiltakene kommunen kan gjøre noe med. I planen har en derfor valgt å synliggjøre tiltak kommunen selv prioriterer i et eget kart. Dette gjelder ni tiltak i 2001, ni tiltak i 2002, fem i 2003 og fem i 2004 og beløper seg til en kostnad på 2,5 millioner kroner i 2001 og 1,5 millioner kroner i hvert av de neste årene. Mange av tiltakene forutsetter statlige tilskudd.

Et av de høyest prioriterte tiltakene er innføring av 30 km/t soner i alle boligfelt og bynære områder i Larvik kommune og tiltak som bygging av humper der målinger viser at skilting ikke er nok. Et annet tiltak som er prioritert høyt i planen er etablering av samarbeidsrutiner med barneskolene i forbindelse med trafikksikkerhetsarbeid. Dette gjennom å etablere faste kontakter ved hver skole og yte hjelp og støtte til trafikksikkerhetsarbeid ved alle skolene. Et tredje prioritert område er bygging av gang- og sykkelveger og utbedring av trafikkfarlige punkter.

Larvik kommune har en anstrengt økonomi. Mange prosjekter som står på tiltaksplanen må derfor skyves ut i tid. Et ferskt eksempel er at kommunestyret i november 2004 vedtok å ikke bevilge sin egenandel på 400.000 (40 %) til bygging av fartshumper i boligstrøk og dermed takket nei til et tilskudd fra FTU på 948.000 kroner. Det er nå søkt om overføring av beløpet fra FTU til 2005. Likevel som vi skal se i neste avsnitt er kommunen på tross av vanskelig økonomi i stand til å arbeide aktivt med trafikksikkerhet.

### **Samarbeidsrelasjoner**

Et sentralt aspekt med Trygge lokalsamfunn er å analysere og se kommunens oppgaver på tvers. I kommunens løpende vedlikeholdsarbeid der en for eksempel graver i veger for å skifte ut hundre år gamle rørledninger har en ikke alltid vært like flinke til å tenke at dette kan ha med trafikksikkerhet å gjøre. Etter innføringen av Trygge lokalsamfunn konseptet tenker en i motsetning til tidligere ikke avgrenset på selve jobben med å skifte rørledninger. Arbeidet startes gjerne med åpent møte der en inviterer beboere i det aktuelle området og orienterer om planene. For så å diskutere spørsmålet om hvordan det er ønskelig at overflaten skal se ut etter at jobben er ferdig. Det kommer gjerne fram ønsker om opphevede gangfelt, bredere fortau, egne sykkelfelt osv. Her mener vår informant at kommunen har blitt mye flinkere til å tenke trafikksikkerhet og miljø. Dette gjelder i nesten alt de foretar seg innenfor etatens arbeid. Med en slik synergitankegang råder kommunen over relativt store beløp som indirekte brukes i trafikksikkerhetsøyemed. I følge KOSTRA investerte kommunen ca 12 millioner brutto til drift, vedlikehold, nyanlegg og miljø- og trafikksikkerhet i 2003. I tillegg er brutto driftsutgifter til det samme på kommunale veger samlet på nesten 17 millioner kroner (Statistisk sentralbyrå KOSTRA).

Et annet eksempel på hvordan kommunen jobber er kontakten inn mot skolene. Før var det slik at f eks foreldrerådets arbeidsutvalg gikk ut i avisene og krevde at ”nå må kommunen komme og gjøre noe” når de tok opp trafikksikkerhetsproblemer. Dette skjer ikke lengre fordi foreldre, elever og lærere i større grad oppfatter seg som en del av kommunen og dens arbeid med trafikksikkerhet.

Samarbeid er med andre ord et viktig stikkord for kommunens arbeid generelt og trafikksikkerhetsarbeid spesielt.

Som nevnt innledningsvis har kommunen hatt et eget Trafikksikkerhetsforum siden 1998, der kommunens ulike aktører på området internt møter FTU, Statens vegvesen og Politiet. Kommunen har gode erfaringer med dette forumet og mulighetene møtene gir

til å samordne, ta initiativ, foreslå konkrete tiltak og utvide kompetansen på trafikksikkerhet i kommunen.

#### ***Resultater av kommunens trafikksikkerhetsarbeid***

Larvik kommune opplever at de har hatt relativt stor suksess med trafikksikkerhetsarbeidet. En viktig årsak er at politikerne årlig har bevilget 1,5 –2,5 millioner kroner til trafikksikkerhetstiltak. En kanskje ennå viktigere årsak er at administrasjonen i kommunen har hatt flere personer som har vært genuint opptatt av å satse på trafikksikkerhet.

Samarbeid på tvers av sektor gjennom arbeidet med Trygge lokalsamfunn er også viktig. Den lokale mobiliseringen gjennom skoler, barnehager og beboere er her sentral og anses som en viktig årsak til at kommunen har lyktes godt med trafikksikkerhetsarbeidet. Dette passer inn i bildet av kommunens målsetning om å være en dialogstyrt kommune.

#### **4.3.4 Andebu**

Andebu ligger midt i Vestfold fylke og er med noe over 5000 innbyggere en av de minste kommunene i Vestfold fylke, men likevel arealmessig omtrent dobbelt så stor som Tønsberg (185 km<sup>2</sup>). Mye av kommunens vegnett består av riksveg og fylkesveg (75 prosent). Fire riksveger utgjør hovedforbindelsen mellom de tre sognene i kommunen, Andebu, Høyjord og Kodal, samt inn til Sandefjord i sør og Tønsberg i øst. Svært begrensede deler av kommunens samlede vegnett har egen gang- og/eller sykkelveg og vegdatabasen viser at det er kun er 14 km veg der fartstensen er 40 km/t eller mindre.

Andebu kommune er politisk organisert i tråd med en hovedutvalgmodell. Trafikksikkerhet sorterer politisk under teknisk utvalg som er ett av fire hovedutvalg. Administrativt er arbeidet lagt til teknisk etat.

#### ***Organiseringen av kommunens trafikksikkerhetsarbeid***

Kommunen har en tverretattlig trafikksikkerhetsgruppe. Den har fungert siden arbeidet med den gjeldende planen ble startet opp. Trafikksikkerhetsgruppa bygger imidlertid på en prosjektgruppe som ble opprettet i forbindelse med det treårige prosjektet På veg i Andebu. Oppvekst og kultursjefen leder gruppen og representanten fra teknisk etat er sekretær. Videre deltar helse og Politi (ved lensmannen) i gruppen. Vektleggingen av dette arbeidet fra oppvekst og kultursjefens side bygger på at ”trafikksikkerhetsarbeidet har fokus på de minste. Det er å få barna trygt til og fra skolen.” I forbindelse med planarbeidet trekker imidlertid gruppa veksler på flere aktører.

#### ***Økonomi og vektlegging i kommunens trafikksikkerhetsarbeid***

Den første trafikksikkerhetsplanen for Andebu ble utarbeidet i 1995. I 1999 så en det som nødvendig å utarbeide en ny plan for å oppfylle kravet fra Statens vegvesen om å ha en oppdatert plan for å kunne få tilskudd fra FTU til tiltak. Den oppdaterte planen ble vedtatt i mai 2001 og gjelder for perioden 2002-2005.



I forbindelse med revideringen av planen ble det nedsatt en styringsgruppe med en representant fra Teknisk etat som sekretær. Ellers var sosialsjefen (barnas representant i kommunen), lensmannen i Andebu, helsesjefen, helsesøsteren og oppvekstsjefen med i styringsgruppen, samt to personer fra Scandiaconsult AS. Styringsgruppa hadde 12 møter. Skoler og barnehager var viktige bidragsytere i prosessen.

Planen innleder med å redegjøre for ulykkesituasjonen i kommunen. I løpet av perioden 1994-1999 var det gjennomsnittlig en dødsulykke og åtte personskadeulykker i kommunen per år. Nærmere 70 prosent av alle ulykkene i denne perioden skjedde på riksveg. Over halvparten av personskadeulykkene var ulykker med moped/motorsykel og myke trafikanter. Halvparten av alle som var involvert i ulykker var under 30 år. Ut fra TRAST registeret ble det i samme periode registrert 1022 forsikringskadeulykker.

Basert på denne informasjonen og "gamle" data for perioden 1990-1995, kom en fram 10 ulykkespunkter i kommunen (ulykkespunkt defineres som minst 2 personskadeulykker eller minst 3 materielskadeulykker eller til sammen minst 3 av begge typer i løpet av en 6-årsperiode). Alle ulykkene var på vegstrekninger der kommunen formelt sett ikke har vegmyndighet. Hele 9 av ulykkespunktene var på riksveg og ett på fylkesveg.

I liket med i Larvik kommunes trafikksikkerhetsplan vises det til beregninger gjort av Transportøkonomisk institutt og Vegdirektoratet av samfunnsøkonomiske kostnader ved person- og forsikringskadeulykker og i følge planen var de samlede samfunnsøkonomiske kostnadene ved ulykkene i Andebu årlig på 24 millioner kroner i perioden 1993-1999.

Som i andre kommuner vektla også Andebu å involvere befolkningen i planarbeidet. Barne- og ungdomsskolene, foreldrerådets arbeidsutvalg, barnehagene og flere andre organisasjoner som velforeninger og idrettsforeninger ble bedt om å angi utrygghetspunkt i kommunen ved hjelp av et spørreskjema. Basert på dette materialet kom en fram til 69 utrygghetspunkt innenfor kommunens fire skolekretser. Samlet sett var ca 60 prosent på riksveger, 20 prosent på fylkesveger og 20 prosent på kommunale veger. Det viste seg videre at mange utrygghetspunkt var bussholdeplasser. En gjenganger i alle kretsene var ønsket om gang- og sykkelveg, bedre vegbelysning, utbedring av kryss, sikt og svinger.

Planen gir videre en oversikt over tilstanden på vegnettet og behovet for konkrete tiltak, både fysiske tiltak trafikantrettede tiltak (opplæring, informasjon, kontroll). Som trafikantrettede tiltak nevnes trafikkundervisning i skolen, sykkelprøver, utdeling av reflektsvester, besøk av politi i skolen, "ikke tøft å være død"-prosjektet (Statens vegvesen, Politi og Tygg Trafikk), og mopedopplæring. Det gjøres også rede for typiske tiltak som Politi/Lensmann, Statens vegvesen og Trygg Trafikk bidrar med.

Planen framhever at nullvisjonen ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Hovedinnsatsen rettes mot barn og unge. Handlingsplanen er inndelt i tre tiltaksområder, organisatoriske, fysiske og trafikantrettede tiltak.

Organisatoriske tiltak dreier seg om å ivareta trafikksikkerheten i arealplanleggingen og å forplikte trafikksikkerhetssamarbeidet i kommunen. Det siste dreier seg om å sikre at det tverretatlige samarbeidet som ble etablert ved utarbeidelsen av planen blir

videreført. Videre at en organisatorisk sikrer at det blir en årlig politisk behandling av trafikksikkerhetsplanen.

Når det gjelder fysiske tiltak anses det som en viktig oppgave å påvirke vegkontoret til å bevilge penger til effektive tiltak på riks- og fylkesvegnettet. Der kommunen har ansvar pekes det på at hovedinnsatsen må gå mot myke trafikanter og spesielt mot bolig- og skoleveger. Ut fra ulykkesregistrering og registrering av utrygghetspunkt ble det utarbeidet en liste over mindre tiltak (kostnad opp til 200.000 kroner) og større tiltak (over 200.000 kroner) for henholdsvis fylkes-, kommunale- og riksveger. I tillegg ble det foreslått bygd en gang- og sykkelveg på 1,3 km på en riksvegstrækning til en kostnad på 3,2 millioner kroner. Planen inkluderer prioriterte fysiske tiltak for planperioden 2002 til 2005 på til sammen 6,6 millioner kroner.

Innenfor det tredje tiltaksområdet, trafikantrettede tiltak, beskriver planen sju ulike tiltak med en samlet kostnad på 240.000 kroner. Dette gjelder tiltak knyttet til skolenes kampanjer, kursing av lærere, styrket trafikkopplæring i skolen, bilist 2000, sikring av barn i bil og aksjoner og kampanjer i boligområder. Planen framhever både hvilke etater (aktører) internt i kommunen og eksternt som har ansvar for tiltaket.

Planen krever samlet sett 400.000 kroner per år i kommunale bevilgninger forutsatt bevilgninger fra FTU tilsvarende beløpet i 2001. Kommunen bevilger derfor årlig ca 200.000 til oppfølging av trafikksikkerhetsplanen. Dette sikrer at kommunen har egenfinansiering til gjennomføring av tiltak som de får etter søknad til FTU.

Sikker veg til og fra skolen blir ansett som en av hovedutfordringene i kommunen står overfor. Dette gjenspeiles i ulike tiltak. Kommunen har i stor del søkt å løse denne utfordringen ved å tilby skoleskyss til elevene. Ved en skole blir hele 80 til 85 prosent av elevene kjørt til skolen med buss. Dette skyldes både at mange elever har lang skoleveg og at elever har farlig skoleveg. En informant framhever at det bare er en kommune i Vestfold som har høyere skysskostnader enn Andebu, målt per elev. Som beskrevet i avsnittet om kommunene Fosnes og Meråker legger også informantene i Andebu vekt på at kommunen har et godt samarbeid med transportørene (buss og drosje) om å plukke opp og sette av barna på oversiktelige og trygge steder. Totalt bevilger kommunen årlig ca 2 millioner kroner til skoleskyss (ut over fylkeskommunale bevilgninger).

Et hovedproblem for kommunen er i følge informantene at de viktigste trafikksikkerhetstiltakene er knyttet til riks- og fylkesveger. Disse tiltakene er tatt med i kommunens trafikksikkerhetsplan, selv om kommunen ikke har myndighet over disse vegtypene. Kommunen har likevel tatt tak i dette ved at kommunen har foretatt forhåndsinvesteringer for å tilrettelegge bedre for gang- og sykkeltrafikk. Målet har vært å skape en sikrere ferdsel til skoler, bygdesentra og idrettanlegg. Det er relativt små vegstrækninger det er snakk om, men oppleves likevel som spesielt viktig i forhold til barns aktiviteter. I vegdatabasen står kommunen kun registrert med 3 km gang- og sykkelveg. Det bør legges til at det i november 2004 ble åpnet en ny gang- og sykkelveg i kommunen.

**Samarbeid**

Som beskrevet har Andebu lagt vekt på en bred mobilisering av kommunens befolkning, samt ulike sektorer og andre aktører i arbeidet med kommunens trafikksikkerhetsplan. Dette engasjementet vises igjen i planen. Mellom planperiodene skjer arbeidet i regi av den tverretatlige trafikksikkerhetsgruppa. Det er først og fremst ved den årlige revidering av trafikksikkerhetsplanen at den administrative gruppen møtes eller i forbindelse med bestemte prosjekter eller aktiviteter.

Den jevne arbeidet på feltet skjer imidlertid i regi av den ansvarlige for trafikksikkerhet ved Teknisk etat. Som i andre små kommunene har han ansvar for et bredt spekter av tekniske saker i kommunen. Trafikksikkerhetsarbeidet utgjør med andre ord bare er en liten del av stillingsbrøken. Ved siden av å fungere som sekretær for trafikksikkerhetsgruppa og følge opp handlingsplanen, legger trafikksikkerhetsansvarlig vekt på jevnlig å skrive korte informative notiser i Andebustikka.

Hovedinntrykket er at den enkelte etat jobber med sine ting, men med en viss koordinering gjennom trafikksikkerhetsgruppa.

**Resultater av kommunens trafikksikkerhetsarbeid**

Det ser ut til at det særlig er arbeidet med trafikksikkerhetsplanen som har bidratt til det brede tverretatlige samarbeidet og den brede mobiliseringen av innbyggerne i trafikksikkerhetsarbeidet i Andebu. En har spesielt oppnådd et stort engasjement i skolene og skolekretsene ved at fokus både når det gjelder fysiske tiltak og informasjons- og holdningsrettede tiltak, har vært rettet mot barn og ungdom.

Planarbeidet har også ført til at en har identifisert de viktigste tiltakene som kan bidra til å redusere antallet ulykker i kommunen. Her, som i andre kommuner, pekes det på at det er spesielt viktig med tiltak på riks- og fylkesveger for å oppnå gode resultat. Utfordringen er å komme i tettere dialog med Statens vegvesen og fylkeskommunen for å få dette til. Skoleskyssordningen vurderes dessuten som et viktig tiltak for å sikre at skolebarna kommer seg sikkert til og fra skolen.

**4.4 Oppsummering av trafikksikkerhetsarbeidet i tre fylker og ni kommuner**

Dybdestudien viser at det både er likheter og forskjeller i hvordan ulike fylker og kommuner organiserer og driver arbeidet med trafikksikkerhet. Dette ser ut til å påvirke trafikksikkerhetsarbeidet. La oss oppsummere, trekke fram og drøfte noen forhold relatert til arbeidet med trafikksikkerhet på de to forvaltningsnivåene.

**Fylkesnivå**

I forbindelse med omorganisering av fylket i 1995 valgte Hordaland å legge ned fylkets trafikksikkerhetsutvalg og opprette et administrativt trafikksikkerhetsråd. Fylkets ansvar for trafikksikkerhet i henhold til Vegtrafikklovens § 40 A ble lagt til den daværende komité for miljø og samferdsel. Med den siste endringen av fylkets styringsstruktur i 2003 er trafikksikkerhetsarbeidet lagt til samferdselsutvalget.

I Vestfold var ansvaret for fylkets trafikksikkerhetsarbeid inntil nylig lagt til hovedutvalg for plan, areal og miljø, som formelt sett også fungerte som FTU. I forbindelse med et forsøkssamarbeid mellom de tre fylkene Buskerud, Telemark og Vestfold, er imidlertid ansvaret for koordineringen av trafikksikkerhetsarbeidet delegert til Regionrådet BTV. Vestfold har imidlertid et samarbeidsutvalg (FTUSU) bestående av både politiske representanter og konsultative fagpersoner. Det framheves at i praksis har FTUSU i stor grad fungert som et FTU.

Som i Vestfold har også politikerne i Nord-Trøndelag en nær kopling til fylkets trafikksikkerhetsarbeid. I Nord-Trøndelag valgte fylket å opprettholde et politisk ledet FTU, også etter at fylket innførte parlamentarisme som styringsform. Beslutningene i utvalget tas formelt sett av politikere, mens rådgivende representanter gir faglige innspill og råd. Fylkesrådet er i tillegg til å være fylkets viktigste utøvende organ, leder for fylkets administrasjon. Koplingen politikk og administrasjon blir derfor annerledes enn i andre fylkene uten parlamentarisme.

Undersøkelsene våre viser at fylkesadministrasjonen generelt sett har en begrenset rolle i arbeidet, dette fordi brorparten av det konkrete planarbeidet på området er lagt til Statens vegvesen. Sekretæren for fylkets trafikksikkerhetsarbeid er også plassert hos Statens vegvesen. Sammenligner vi Vestfold og Nord-Trøndelag her, kan det se ut til at den administrative prioriteringen fra fylkeskommunens side blir tillagt større vekt i Nord-Trøndelag. Dette følger av at fylkesråd for samferdsel, næring og miljø ser trafikksikkerhet som et viktig område i fylkets samferdselspolitikk. I den sammenheng legges det blant annet sterk vekt på utdanning og holdningsskapende arbeid.

Undersøkelsene og analysene av hvordan fylketstrafikksikkerhetsarbeidet fungerer, og måten det er organisert på i de tre casefylkene, tyder på at det å ha en sterk politisk kopling er viktig. Arbeidet både i Nord-Trøndelag og Vestfold blir framhevet som eksemplarisk og velfungerende, både blant deltakere i og utenfor utvalgene. FTU i Nord-Trøndelag og i praksis FTUSU i Vestfold har en tydelig posisjon. Utvalget blir framhevet som viktig både blant samarbeidende instanser og politikerne. Administrative ledere og sentrale politikere prioriterer også å delta aktivt i arbeidet.

I begge utvalgene vises det til at det har vært konflikter i samarbeidet. Dette har en imidlertid prioritert å ta tak i på en konstruktiv måte. Her har politikerne vært aktive gjennom å fronte FTU og samarbeidet. Sammenlignet med arbeidet slik det framstår i Hordaland ser det med andre ord ut til at en sterk politisk forankring bidrar til å gi arbeidet politisk prioritet og legitimitet som instans for å tilrå og samordne tiltak på feltet på tross av at det konkrete arbeidet i stor grad skjer i regi av Statens vegvesen, Politiet og Trygg trafikk.

Mye av resonnementet som ligger bak det å legge ned ulike underutvalg som FTU, dreier seg om å skape et tydeligere skille mellom administrasjon og politisk beslutninger. Et slikt resonnement kan bla. føres tilbake til forarbeidene til KommuneLoven, og bygger på å skape et klart skille mellom ulike faser i beslutningsprosessene (Jacobsen 2000). For Hordalands vedkommende har nedleggelsen av FTU, slik vi tolker det, bidratt til et mindre politisk fokus på trafikksikkerhet og derigjennom svekket fylkeskommunens rolle som koordinerende og rådgivende instans i fylkets trafikksikkerhetsarbeid.

En sammenligning av de tre fylkene vi har undersøkt nærmere kan med andre ord tyde på at politikernes rolle i arbeidet også blir viktig som forklaring på hvorfor det er store forskjeller både i fokus og bevilgninger til trafikksikkerhetsarbeidet i de tre casefylkene. Mens trafikksikkerhet som saksfelt i Nord-Trøndelag får fokus gjennom en engasjert fylkesrådsleder for samferdsel, næring og miljø samt fylkestingspolitikere valgt inn i FTU, kan den politiske debatten knyttet til trafikksikkerhetsarbeidet i Hordaland mer karakteriseres som en dragkamp om organisering enn om innhold i fylkets trafikksikkerhetsarbeid. Det blir interessant å se resultater av at en i Hordaland sommeren 2004 ble enig om at samferdselsutvalget og FTR skal avsette tid til sammøter to ganger i året, og at FTR skal være representert når samferdselsutvalget legger fram saker om trafikksikkerhet. Det samme gjelder for Vestfolds vedkommende gjennom samarbeidet i Regionrådet BTV.

### **Kommunenivå**

Alle ni kommunene vi har studert nærmere har utarbeidet en egen plan for trafikksikkerhet. Et fellestrekk ved måten kommunene har utført dette planarbeidet på er at det har vært lagt vekt på en bred planprosess. Ofte settes det ned en gruppe som jobber ut planen, med blant annet deltakere fra ulike deler av kommunens administrasjon, representanter for skole, barn, unge, beboere osv. I tillegg deltar Statens vegvesen, Politiet og Trygg Trafikk i flere av kommunene. I flertallet av kommunene har ansvarlig for kommunens trafikksikkerhetsarbeid en viktig rolle. Dette er som regel en ingeniør knyttet til den tekniske delen av administrasjonen. Larvik skiller fra de andre kommunene ved en trafikksikkerhetsansvarlig som er pedagog. Han er også ansvarlig for kommunens arbeid med Trygge lokalsamfunn. Videre legges det jevnt over vekt på å tuftte planen på en bred kartlegging og analyse av både farlige punkt og strekninger og steder der folk føler seg utrykke. I dette arbeidet trekkes det veksler på skolene (elever og FAU), velforeninger, organisasjoner osv.

Arbeidet resulterer i en politisk forankret plan som redegjør for planprosess, statistikk og utfordringer. Planene inneholder som oftest også forslag til konkrete tiltak. Her benyttes ofte en form for tredeling som grovt sett skiller mellom mindre fysiske tiltak, større fysiske tiltak som krever mer detaljerte planer og finansiering samt tiltak som dreier seg mer om opplæring, kampanjer og holdningsskapende aktiviteter. Fokuset og prioriteringene i planene er knyttet seg til det å sikre barn og unge en trygg ferdseil. Planarbeidet i alle kommunene gjenspeiler utfordringen som ligger i det at ansvaret for vegnettet innfor kommune er plassert på ulikt forvaltningsnivå, og at de største utfordringene ofte ligger på overordnet vegnett. Selv om det ikke så tydelig framgår av planene oppfattes derfor, spesielt i mindre kommuner, skoleskyssordningen som viktig der barna har farlig skoleveg. Samarbeidet med transportører om hvor de henter og setter av barna inngår også som en del av dette.

I flere kommuner er det også et samarbeidsorgan for trafikksikkerhet som fungerer mellom rullering av planene. I Steinkjer er dette et politisk underutvalg med politiske deltakere tre politiske utvalg. I Meråker ledes utvalget av ordføreren, mens Andebu og Larvik har rent administrative utvalg. Dataene våre gir imidlertid ikke tilstrekkelig grunnlag for å trekke noen klare konklusjoner i forhold til betydningen politisk deltakelse har for det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. Det ser likevel ut til at det er

viktig at arbeidet er godt forankret og følges opp av en ansvarlig for trafikksikkerhet og/eller av et eget utvalg.

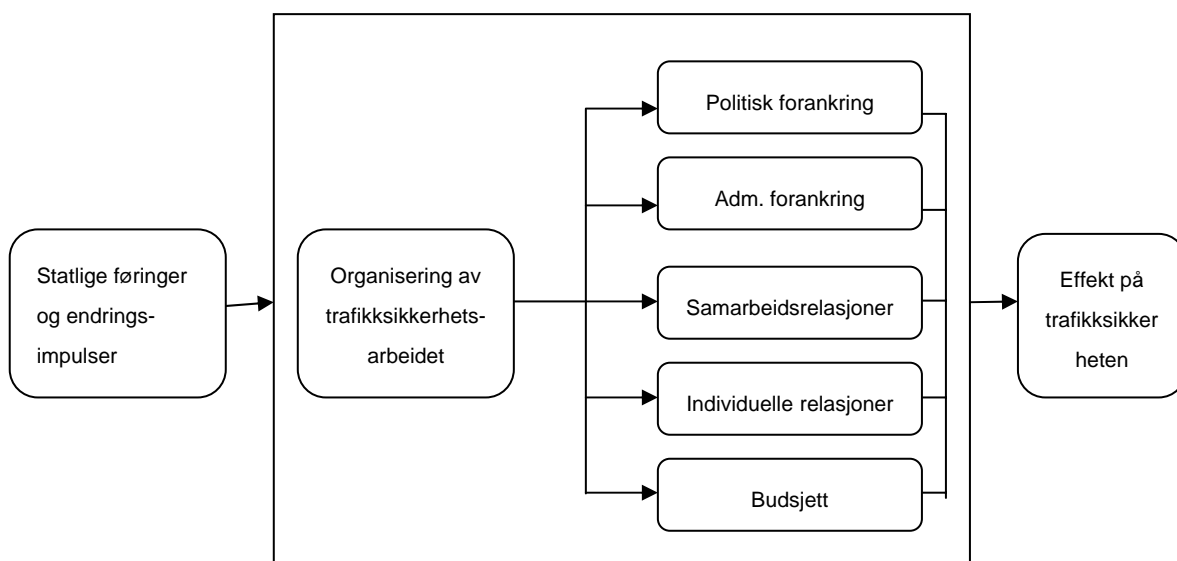
Trafikksikkerhetsplanen framstår fra kommunens ståsted som et viktig redskap for å få systematisert og prioritert tiltak som vurderes å bidra til sikrere ferdsel innenfor kommunens grenser. Det ser ut til at det er lite samarbeid på tvers av kommuner. Samarbeidet med FTU tillegges vekt, men flere kommuner er oftere i kontakt med enkeltaktører i FTU enn FTU som organ. Koplingen til fylkets trafikksikkerhetsarbeid forbindes i stor grad med muligheten for å søke om midler til Aksjon skoleveg. Med barn og unge som viktig målgruppe i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet blir det viktig at fylket viderefører ordningen med støtte til Aksjon skoleveg. At kommunene har mulighet til å søke om støtte til å gjennomføre tiltak er viktig siden det ser ut til å være en nær kopling mellom kommunens bevilgninger til trafikksikkerhet og støtte til aksjon skoleveg.

## 5 Drøfting og konklusjon

Hovedhensikten med evalueringen har vært å undersøke organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet i fylkene i landet for å søke å forstå hvordan trafikksikkerhetsutvalgene jobber og blir i stand til å tilrå og koordinere alle de trafikksikkerhetstiltak som skjer i fylkene.

Hovedspørsmålet som søkes besvart er om ulike former for organisering av trafikksikkerhetsarbeidet har betydning for satsingen på trafikksikkerhet, for samarbeidet mellom ulike aktører i trafikksikkerhetsarbeidet og hva man oppnår av trafikksikkerhetsvirkninger. Undersøkelsen viser at de mest sentrale aktørene i det fylkeskommunale og kommunale trafikksikkerhetsarbeidet er kommunale etater og fylkeskommunale utvalg, Statens vegvesen, Politiet, UP og Trygg Trafikk.

Vi skal i det følgende presentere og drøfte hovedfunnene i undersøkelsen. Vi tar utgangspunkt i modellen som vi har brukt til å strukturere evalueringsarbeidet :



Vi starter med å drøfte organiseringen på fylkesnivået og hvordan ulike modeller for organisering blir vurdert og påvirker det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet. Deretter diskuterer vi kommunalt trafikksikkerhetsarbeid og statlige endringsimpulser før vi til slutt foretar en sluttdrøfting og presenterer konklusjoner.

### 5.1 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i fylkene

I innledningen stilte vi noen spørsmål om selve organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet. Har det noen betydning om trafikksikkerhetsutvalget/-rådet er

politisk ledet eller ikke? Virker dette inn på oppmerksomheten trafikksikkerhet får i fylkeskommunal politikk? Har selve organiseringen betydning for budsjettstørrelser til trafikksikkerhet, samarbeidsrelasjoner mellom rådgivende representanter og mellom dem og politikere? Betyr individuelle egenskaper blant deltakerne noe for arbeidet? Dette er faktorer som vi har søkt å belyse i evalueringen og vil drøfte nærmere i dette avsnittet.

### **5.1.1 Organiseringen av fylkestrafikksikkerhetsarbeidet.**

Hovedantagelsen her er at det å ha et fylkestrafikksikkerhetsutvalg med politisk folkevalgt ledelse med sterk forankring i fylkestinget bidrar til at trafikksikkerhet får større prioritet i fylkespolitikken. Hva sier så våre data om dette?

Kartleggingen vår viser at det går et hovedskille mellom fylkene når det gjelder organisering av trafikksikkerhetsarbeidet ut fra om det er et politisk ledet utvalg eller ikke. Blant alle 19 fylker (Oslo inkludert) er det 12 fylker som har et politisk ledet fylkestrafikksikkerhetsutvalg (FTU) og 7 som har et fylkestrafikksikkerhetsråd (FTR) uten politiske representanter.<sup>26</sup> Skillet går i langt mindre grad på hvor mange rådgivende representanter som er i utvalgene. Statens vegvesen og Trygg Trafikk er representert i alle. Politiet, UP, Fylkeskommunen og Fylkesmannen i de fleste utvalgene.

Både spørreskjemaundersøkelsen og informantintervjuene i de tre casefylkene gir klare indikasjoner på at det å ha et politisk ledet utvalg (FTU) bidrar til at trafikksikkerhetsutvalget får en langt større innflytelse i fylkestinget enn om det er et rent administrativt fagutvalg (FTR).

Skjemakartleggingen viser at fem av ti som har politisk ledede utvalg, mener FTU har stor innflytelse på fylkestinget, mens bare én av fem med administrativt ledede utvalg (FTR) mener det samme. Våre casestudier viser lignende trekk. I Hordaland som har et rent administrativt FTR gir informantene et klart inntrykk av at FTR nesten er helt frikoplet fra fylkeskommunal politikk. I Nord-Trøndelag der det er politisk representasjon gis det uttrykk for at innflytelsen er god. Det samme inntrykk får vi fra dybdeintervjuene i Vestfold. I begge disse fylkene hevder informantene at dette har en klar sammenheng med at politikerne i FTU også sitter sentralt i fylkestingspolitikken.

Vurderer vi dataene samlet er hovedinntrykket at det å ha politisk ledet FTU bidrar til større politisk oppmerksomhet om trafikksikkerhet i fylkespolitikken. Dette er riktignok ikke en tilstrekkelig betingelse for at så er tilfelle. Noen av fylkene med politisk ledet FTU hevdes å ha svak innflytelse i fylkespolitikken. Her synes det i tillegg å være avgjørende at de politikerne som sitter i FTU både er engasjerte i trafikksikkerhet og at de har stor innflytelse i sine respektive partier.

---

<sup>26</sup> Fylkene opererer med litt forskjellige betegnelser på utvalgene. For enkelthets skyld bruker vi her forkortelsene FTU og FTR når vi henviser til utvalg som henholdsvis er politisk ledet eller ikke.



### 5.1.2 Budsjett og ansvar

Gjennomgående viser spørreskjemaundersøkelsen at budsjettene til FTU/FTR er opprettholdt de siste fem årene. Det synes også som fylkeskommunene har fortsatt å bevilge midler til Aksjon skoleveg, jevnt over på det samme nivå som før ordningen med øremerkede tilskudd opphørte.

Det er imidlertid store forskjeller mellom fylkene mht. hvor store budsjett de enkelte trafikksikkerhetsutvalgene har. Her synes det som om fylker med politisk ledede trafikksikkerhetsutvalg gjennomgående bevilger mer til trafikksikkerhetstiltak enn fylker uten politisk ledede utvalg.

Spørreundersøkelsen viser dessuten at det er store forskjeller mellom fylkene på hvor store budsjett trafikksikkerhetsutvalgene disponerer over. Fire av de fem fylkene som har lavest budsjett (fra 2 kroner til 16 kroner per innbygger) har ikke politisk ledede utvalg. Tre av de fire fylkene som har høyest budsjett (fra 35 til 47 kroner per innbygger) har politisk ledede utvalg. Begge de to fylkene som ikke bevilger Aksjon skolevegtilskudd til kommunene har utvalg uten politisk ledelse.

Ut fra våre casestudier synes det helt klart at det å ha et budsjett og et reelt ansvar for beslutninger om trafikksikkerhetstiltak (formelt eller uformelt) er av stor betydning for hvilket engasjement aktørene legger i arbeidet i FTU.

Dette kom klart til syne i Hordaland da Fylkestinget vedtok å gjøre om utvalget fra et politisk ledet FTU til et rent administrativt råd, og da de senere reduserte bevilgningene til fordeling av midler til Aksjon skolevegtiltak.

Det synes også klart at det at FTU/FTR har midler til trafikksikkerhetstiltak som kan tildeles kommuner etter søknad er et viktig bidrag til å styrke kontakten mot kommunene. Her har Aksjon skoleveg midler spesielt vært viktige.

Samlet sett er de trafikksikkerhetsmidlene som kanaliseres gjennom trafikksikkerhetsutvalgene i fylkene små dersom en sammenligner disse beløpene med hva som totalt brukes til trafikksikkerhetstiltak i Norge. Fylkenes trafikksikkerhetsutvalg synes likevel å ha en meget viktig rolle i mobiliseringen av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene. Her er kravet om trafikksikkerhetsplaner (og oppdatering av disse) og tilskudd til Aksjon skoleveg gode eksempler. Dette har ikke bare bidratt til fysiske tiltak i kommunene, men også til omfattende mobilisering av trafikanter gjennom målrettet arbeid mot barn, unge, skoler, foreldre, lokale grendelag og andre interesseorganisasjoner. Dette kommer vi tilbake til i avsnitt 5.2 som omhandler kommunene.

### 5.1.3 Politisk forankring

Undersøkelsen viser at fylker som har politisk ledede trafikksikkerhetsutvalg synes å oppnå mer i trafikksikkerhetsarbeidet enn de som ikke har det. Jo flere politikere det er i utvalgene og jo mer sentralt politikerne er plassert i sine respektive partier jo større oppmerksomhet får trafikksikkerhet i fylkespolitikken. I tillegg har det stor betydning at flest mulig av politikerne i trafikksikkerhet er engasjert i trafikksikkerhet.

Dette kommer klart til syne både i Nord-Trøndelag og i Vestfold, hvor toneangivende politikere i fylkestinget sitter i trafikksikkerhetsutvalget og viser et klart engasjement. Det motsatte er tilfelle i Hordaland der koplingen til fylkestinget er svakt, og hvor trafikksikkerhet nærmest er et ikke-tema i fylkespolitikken.

#### **5.1.4 Administrativ forankring**

Skjemakartleggingen viser at alle fylkene gjennomgående har bred representasjon fra de ulike etatene. Spørsmålet er derfor ikke først og fremst om de ulike etatene er representert, men mer hvem som representerer de ulike etatene.

Dybdeintervjuene viser og at det er av spesielt stor betydning at de viktigste aktørene i fylkets trafikksikkerhetsarbeid er representert med medlemmer som er tett koplet til ledernivået i sine respektive organisasjoner, særlig gjelder dette Statens vegvesen og Politiet/Utrykningspolitiet. Erfaringene fra alle tre casefylkene viser dette, særlig i Hordaland og Vestfold.

Det viktige er at de som sitter i utvalget har mandat til å opptre på sin organisasjons vegne. Slik blir vegen kort fra konkrete drøftinger om tiltak til forpliktende deltakelse fra etaten sin side i etterkant av drøftingene/møtene.

#### **5.1.5 Samarbeidsrelasjoner**

En av de viktigste rollene til FTU er å ”samordne og tilrå trafikksikkerhetstiltak” i fylket. Dette gjelder samarbeid mellom de ulike etatene (i utvalget) i forbindelse med aksjoner og kampanjer og det gjelder ikke minst samarbeidet mellom utvalget og kommunene i fylket. I og med at utvalget ikke har noen instruksjonsmyndighet overfor de deltakende etatene krever dette at aktørene opplever samarbeidet som meningsfylt.

Som eksempel hadde FTU i Vestfold visse interne samarbeidsproblemer på slutten av 1990-tallet, noe som de fleste i utvalget opplevde som frustrerende. Utvalget prioriterte å ta tak i dette og har i de siste to handlingsplanperiodene hatt det å videreutvikle samarbeidsrelasjonene i utvalget som høyeste prioritet. I følge alle informantene har dette vært en meget viktig årsak til at fylkestrafikksikkerhetsutvalget fungerer så godt som det gjør i dag.

Fra dybdeintervjuene kommer det også fram at det er av stor viktighet at det er et godt samarbeidsklima både mellom politikerne i utvalget og mellom dem og de konsultative medlemmene. Det er med andre ord viktig at en rydder bort konfliktlinjer og jobber mot et felles mål; det å skape tryggere ferdsel i fylket.

Casestudiene tyder på at det å ha politisk ledede utvalg med gode samarbeidsrelasjoner i utvalgene, samt eget budsjett med tilskuddsmidler til kommunene, bidrar til at det er lettere å opprettholde en tett kopling mot kommunene. Her er Vestfold et fylke hvor koplingen mot kommunene er meget tett og Hordaland et eksempel på det motsatte.

#### **5.1.6 Individuelle egenskaper**

Selv om både den politiske og den administrative forankringen av trafikksikkerhetsarbeidet er aldri så god, og samarbeidsrelasjonene gjennomgående er

gode, kan utvalgets evne til å fungere godt, lett svekkes dersom relasjonene mellom enkeltaktører er dårlige.

Noen av forholdene som kan bidra til gode relasjoner mellom enkeltaktører er:

- faglig enighet om hvor viktig ulike trafikksikkerhetstiltak er
- enighet om hvem som skal ha ansvar og ære for ulike tiltak – for eksempel hvem som blir profilert i mediene når fellesaksjoner og kampanjer gjennomføres
- minimal innblanding i hverandres ”revir”
- avklaring mht. hvilken rolle den enkelte skal ha i utvalget. Dette går også på rollefordelingen mellom politikere og rådgivende representanter.

### **5.1.7 Effekter på trafikksikkerheten**

I denne undersøkelsen har vi ikke gjort noen direkte forsøk på å kartlegge effekter i form av endringer i antallet ulykker, da det er vanskelig å fastslå en klar sammenheng mellom årsak og virkning her.

Våre studier viser imidlertid at fylker med politisk ledede utvalg hevder å legge større vekt på både opplæring mot skoler, informasjon, kampanjer, kontroll og overvåking og fysiske tiltak. Dette kan tyde på at det er et samsvar mellom det informantene oppfatter som ”godt fungerende trafikksikkerhetsutvalg” og de effektene en oppnår med hensyn til trafikksikkerhet.

Ut fra våre casestudier synes det også klart at det å ha trafikksikkerhetsutvalg med gode samarbeidsrelasjoner, egne budsjett, sterk forankring i fylkespolitikken, mot etatenes ledelse og mot kommunene bidrar positivt til en mer intens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet. Et godt samarbeid vil dessuten kunne bidra til en bedre ansvars- og rollefordeling, samt å trekke ut eventuelle synergieffekter dette gir.

## **5.2 Organisering i kommunene**

Kartleggingen vår viser at trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene er sterkt forankret i fysiske tiltak og i de tekniske etatene i kommunene. Likevel ser det ut til at kravet om trafikksikkerhetsplaner har ført til en langt breiere mobilisering både i kommuneorganisasjonen (tverretattlig deltakelse) og blant kommunens innbyggere. Særlig gjelder dette skolene og nærmiljøforeninger, men også barnehagene, helseetaten og kulturetaten er i større grad engasjert i trafikksikkerhetsarbeidet. I kommuner som har et eget trafikksikkerhetsutvalg, er det eksempler på at slike aktører blir inkludert.

I mange kommuner legges det vekt på å gjennomføre brede kartlegginger i forbindelse med planarbeidet. Eksempler fra flere av våre casekommuner viser at både skolene og befolkningen i skolekretsene er sterkt engasjert i det løpende trafikksikkerhetsarbeidet. Det er også eksempler på kommuner som har hatt et bredt engasjement i forbindelse med utarbeidelse av trafikksikkerhetsplanen, men der det ikke er et løpende engasjement. Slik sett drives det kanskje samlet med et bredere trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, men da innenfor hver enkelt sektor som for eksempel teknisk sektor og

utdanningssektoren, og uten så mye koordinering på tvers. Den kvantitative kartleggingen viser at det varierer fra kommune til kommunen hvor ofte trafikksikkerhetsutvalget møtes. Basert på dybdestudien er det imidlertid ikke nødvendigvis en direkte sammenheng mellom antall møter og kommunens aktivitet på trafikksikkerhetsområdet generelt sett. For eksempel tyder undersøkelsen på at det både jobbes bredt og aktivt i Meråker på tross av at det sjeldent er møter i trafikksikkerhetsutvalget.

Breddekartleggingen viser at kommunene først og fremst fokuserer på fysiske tiltak på veg, og da særlig rundt skoler og barnehager og i boligområder. Videre vurderes planarbeidet i kommunen som viktig. Et av de tiltakene som kommunene tillegger størst vekt er opplæring mot skoler og barnehager. Relaterer vi dette til dybdestudien tyder undersøkelsen vår på at det kommunale trafikksikkerhetsarbeid har en bredere faglig innretning enn tidligere. I dag ser det ut til at kommunene fokuserer både på fysiske tiltak og på mer adferdsrettede tiltak.

Den kommunale oppmerksomheten ved bruk av egne midler går i stor grad til å skape sikrere skoleveg og å redusere fartsgrensen i boligstrøk og rundt skoler. De kommunale bevilgningene er dessuten ofte koplet opp til Aksjon skolevegbevilgninger for å dekke kommunens egenandel.

For å redusere antallet drepte og varig skadde i trafikken ligger utfordringen sett fra kommunens ståsted i stor grad på europavegene, riksvegene og fylkesvegene. Det er der hastighetene er høyest og det er der de mest alvorlige ulykkene skjer. For kommunene dreier det seg da om å komme i bedre inngrep med de prioriteringene som gjøres av fylkeskommunen og Statens vegvesen.

Det er ellers gode eksempler på kommuner som har utviklet en større forståelse for at det er mulig å tenke trafikksikkerhet på områder der dette ikke tradisjonelt har vært vanlig. Det gjelder f.eks i forbindelse med drift, vedlikehold og nyinvesteringer innen kommunale veger og innen vann og avløpssektoren, noe Larvik kan være et godt eksempel på.

## **5.3 Statlige endringsimpulser**

### **5.3.1 Nullvisjonen**

Statens vegvesen har vært en sterk pådriver for å heve nullvisjonen fra et administrativt til et politisk nivå nasjonalt. 29. september 2000 ble Nasjonal transportplan (NTP) 2002-2011 vedtatt. Samtidig ble Strategiplanen – Trafikksikkerhet på veg 2002-2011, som er Samferdselsdepartementets utdyping av trafikksikkerhetsomtalen i NTP, lagt fram. Begge dokumentene ble godkjent i statsråd samme dag og ble vedtatt i Stortinget i februar 2001. Etter dette ble det utarbeidet en Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002-2011 (utgitt i mars 2002). Denne var resultatet av et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen, Politidirektoratet og Trygg Trafikk. Alle disse dokumentene bygger på nullvisjonen. De henvender seg både til sentrale, regionale og lokale politikere og etater.

Spørsmålet vårt er om nullvisjonen, nå ca fire år etter den ble vedtatt av sentrale myndigheter, har satt spor etter seg på fylkeskommunalt og kommunalt nivå.

I både fylkes- og kommune kartleggingen ba vi informantene svar på om nullvisjonen har bidratt til å endre fokuset i FTU og i kommunens arbeid med trafiksikkerhet. Fem fylker svarte ja og åtte nei. Blant kommunene svarte også flertallet nei (over 60 prosent). Blant fylkene som svarte ja gikk tilleggs kommentarer på at ”aktørene har etter hvert begynt å forstå visjonen”, at en nå har en ”mer målrettet innsats”, at en er ”mer kresen i utvelgelsen av tiltak” og at en nå i begynner å få ”utarbeidelse av trafiksikkerhetsplaner med utgangspunkt i visjonen.” Dette samsvarer i stor grad med data fra kommunene. Det hevdes blant annet at en fokuserer mer på trafiksikkerhet i arbeidet med reguleringsplaner, at en har et mer helhetlig og samordnet trafiksikkerhetsarbeid, at det er lettere å få gjennomslag for redusert fartsgrense på veger, at en ser mer på de alvorlige ulykkene og at nullvisjonen nå legges til grunn for arbeidet med trafiksikkerhetsplaner.

Dybdeintervjuene i fylkene og kommunene samt gjennomgang av trafiksikkerhetsplanene bekrefter at nullvisjonen er i ferd med å få en viktig forankring i revisjonene og rulleringene av trafiksikkerhetsplanene. I Nord-Trøndelag lå desstuen nullvisjonen til grunn for arbeidet før den ble en nasjonal satsning.

Blant informantene knyttet til fylkets trafiksikkerhetsarbeid er det mange som nevner at de opplever en viss dreining i hvordan Statens vegvesen arbeider. Dette knyttes både til nullvisjonen og til omorganiseringen av etaten. Informanter både innenfor og utenfor Statens vegvesen mener at nullvisjonen har ført til at trafiksikkerhet er i ferd med å forankres mer og mer i hele organisasjonen, hvilket noen ser på med en viss bekymring. F.eks blir det hevdet at ting tyder på at Statens vegvesen ønsker å posisjonere seg sterkere og bredere i trafiksikkerhetsarbeidet; bl.a. ved å legge mer vekt på å bruke sin kompetanse i opplæring og adferdsrettede tiltak for øvrig. Dette vurderes av enkelte dit hen at de føler at Statens vegvesen ”trækker” i andres felt.

Samlet sett ser det ut til at både i det fylkeskommunale og det kommunale trafiksikkerhetsarbeidet er nullvisjonen i ferd med å bidra til et større fokus på de tiltakene som gir størst effekt (kost-nytte-vurderinger) på reduksjon i antallet drepte og varig skadde i trafikken.

### **5.3.2 Kravet om trafiksikkerhetsplaner i kommunene for å få tilskudd (Aksjon skoleveg).**

Statens vegvesen har vært sentral i arbeidet med å få utarbeidet trafiksikkerhetsplaner både for fylkene og kommunene. Initiativet kom på midten av 1990-tallet og både Trygg Trafikk og Statens vegvesen utarbeidet vegledere for kommunale trafiksikkerhetsplaner i 1998. Senere ble det fremmet krav om at kommunene måtte ha en oppdatert trafiksikkerhetsplan for at de skulle kunne få tilskudd fra fylkenes trafiksikkerhetsutvalg over Aksjon skoleveg budsjettene. I følge Nasjonal handlingsplan for trafiksikkerhet 2002-2011 hadde 64 prosent av kommunene ved årsskiftet 2001/2002 trafiksikkerhetsplaner og en forventet at tallet ved utgangen av 2003 skulle passere 90 prosent. Basert på svarene fra vår fylkeskartlegging ser det ut til at dette målet er nådd. Selv om det kan hevdes at dette kravet ikke har vært fulgt godt

nok opp, dvs. at mange kommuner uten planer har fått tilskudd, så synes det som kravet har ført til at:

- a) De aller fleste kommunene i Norge har trafikksikkerhetsplaner. I de 17 fylkene som vi har data fra er det til sammen 363 av 392 kommuner, eller 93 prosent, som har en trafikksikkerhetsplan.
- b) Arbeidet med trafikksikkerhetsplanene har mobilisert store deler av innbyggerne i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette gjelder særlig skolene (lærere, elever, foreldrerådets arbeidsutvalg). Men i mange kommuner har planarbeidet også mobilisert velforeninger, barnehager og frivillige organisasjoner. I mange kommuner har mobiliseringen rundt selve planarbeidet ført til etablering av mer eller mindre permanente tverretatlige administrative trafikksikkerhetsgrupper.

### **5.3.3 Aksjon skoleveg – inn i rammetilskuddsordningen til fylkene i 2001.**

I perioden 1998-2000 var det årlige statstilskuddet til fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger og fylkesveger i gjennomsnitt om lag 100 millioner kroner (Kilde: Handlingsplanen for trafikksikkerhet). Fylkeskommunens bidrag var på ca 30 millioner kroner og kommunens bidrag på ca 200 millioner kroner per år.

Fra og med 2001 ble statstilskuddet innlemmet i rammetilskuddsordningen til fylkene. Dermed opphørte ordningen med ”øremerkede tilskudd” til fysiske trafikksikkerhetstiltak i kommunene og det ble mer opp til fylkestinget selv å avgjøre hvor stor del av fylkesbudsjettet som skulle gå til videreføring av tilskudd gjennom FTU’ene. Har så dette ført til endringer i det vi kan kalle Aksjon skoleveg midler gjennom FTU’ene?

Vår undersøkelse viser at dette sannsynligvis ikke har skjedd i særlig stor grad. Blant de 17 fylkene som vi har data fra bevilges det til sammen vel 75 millioner kroner per år til Aksjon skolevegtiltak i kommunene. (Akershus og Oslo er ikke med her). Det er derfor god grunn til å anta at fylkenes bidrag i stor grad er opprettholdt. Våre data viser også at det samlede budsjett til FTU’ene har vært meget stabilt de siste fem årene.

### **5.3.4 Omorganiseringen i Statens vegvesen.**

Det er stort sett bare gjennom dybdeintervjuene vi har fått inn data på dette. Her er erfaringene delte. Statens vegvesen hadde en geografisk inndeling før som samsvarte med fylkesgrensene. I dag er det som nevnt fem regioner og 30 distrikt. I noen fylker er det godt samsvar mellom fylkesgrensene og distriktsgrensene. I andre, f eks Hordaland, tilhører nå flere kommuner Nord-Rogaland og Sunnhordland distriktskontor. Dessuten oppgir 8 fylker at fylkestrafikksikkerhetssekretæren er underlagt regionvegsjefen og seks at sekretæren er underlagt distriktsvegsjefen. Dette har ført til endringer som oppleves både positivt og negativt. Vi skal nevne et par eksempler her og vil komme tilbake til dette i sluttdrøftingen:

- Mange kommuner som tidligere hadde lang reise til fylkessenteret der Statens vegvesen hadde sitt hovedkontor og sin plankompetanse opplever nå at reisen til distriktskontoret, som er tilført planansvar og plankompetanse, blir kortere. Dermed er det lettere å samarbeide og samkjøre kommunens trafikksikkerhetsarbeid og

Statens vegvesens planer. Her er både Voss og Etne kommune i Hordaland gode eksempler.

- Det blir uklart både for kommuner og fylkeskommuner hvordan påvirkningsmulighetene blir når Statens vegvesen skal fordele sine midler via regionkontorene til distrikt som omfatter kommuner i to fylker. Skal kommuner som f eks Etne drive lobbyvirksomhet både mot fylkestinget i Rogaland og Hordaland?

### **5.3.5 Omorganiseringen i Politiet.**

Også her har vi først og fremst data fra dybdeintervjuene i de tre fylkene. Gjennomgående synes det som om politiets omorganisering oppleves som mindre dramatisk enn Statens vegvesen. Den viktigste grunnen til dette er at informanten opplever at politiet i større grad gjennomfører sine trafikksikkerhetstiltak uavhengig av de andre aktørene.

### **5.3.6 Oppsummering**

Samlet sett synes det som om de statlige endringsimpulsene som vi har sett på gjennomgående har fungert positivt. De gjelder i særlig grad kravet om trafikksikkerhetsplaner og Aksjon skolevegmidlene. Når det gjelder de andre endringsimpulsene, særlig endringer i Statens vegvesen, er det trolig for tidlig å trekke noen klare konklusjoner om hvilke følger de har fått og vil få. Her må en kanskje vente til nyorganiseringen har satt seg mer.

## **5.4 Konklusjoner**

Vektleggingen av trafikksikkerhetsarbeidet avhenger av hvilket ståsted en velger, om en ser det i et nasjonalt, regionalt eller lokalt perspektiv og hvilken etat eller interesse en representerer.

På nasjonalt nivå er det god kunnskap om hvilke tiltak som gir de beste effektene for å redusere antallet drepte og skadde i trafikken. Utfordringene her er en bedre samordning mellom ulike etater og departementer. Og innsatsen mot de mest trafikkerte vegene gir størst resultat. Dette arbeidet har kommunene og dels også fylkene mindre innflytelse på. Enkeltkommuner som har europaveger, riksveger og fylkesveger der det iverksettes tiltak kan imidlertid få stor uttelling med hensyn til forbedret trafikksikkerhet. For kommunene kan det være en utfordring å holde seg oppdatert om statlige og fylkeskommunale myndigheters planer i deres kommune, og å komme i inngrep med disse. Det er da en utfordring å koordinere dette med det løpende trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen.

I et lokalt perspektiv og med kommunale budsjetter er det nødvendig også å ha et fokus på det kommunene kan gjøre noe med selv. Her synes det gjennomgående å være et fokus på sikrere veger i boligområder og langs skoleveger. Det dreier seg om fysiske tiltak og det dreier seg om trafikantrettede tiltak. Her er Aksjon skoleveg et godt

eksempel på at statlige myndigheter med relativt små pengemidler sett i en større sammenheng kan utløse enorm mobilisering i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet.

FTU har her hatt en viktig koordineringsfunksjon til tross for relativt beskjedne budsjetter. Særlig skjer dette gjennom veiledning og deltakelse i utarbeiding av kommunale trafikksikkerhetsplaner og ved tildeling av Aksjon skoleveg midler. FTU spiller også en rolle i koordinering og gjennomføring av en rekke aksjoner og kampanjer i samarbeid med ulike aktører. Mer penger kunne imidlertid bidratt til å gi FTU en tydeligere rolle i samordningen av det kommunale og regionale trafikksikkerhetsarbeidet.

Fylkeskommunen i form av fylkesadministrasjonen, kan oppfattes å ha en noe diffus rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Det synes som om ansvaret for trafikksikkerhet i fylkeskommunen gjennomgående er lagt til samferdselsetaten og i mindre grad til utdannings- og helseetaten. Oppgavene i samferdselsetaten dreier seg i det daglige om andre saker enn det som er tema i FTU. I og med at fylkeskommunen bidrar med lønn til FTU-sekretær som fysisk er plassert i Statens vegvesen sine lokaler, blir det lett til at fylkeskommunen blir mer eller mindre satt på sidelinjen i forhold til det som skjer i FTU. På den annen side får FTU-sekretæren og derigjennom FTU en tett kopling til fagmiljøet som har hovedansvaret for drift, vedlikehold og investeringer på hovedvegnettet.

En av de største utfordringene blir å få et tettere samspill mellom det trafikksikkerhetsarbeidet som drives gjennom Statens vegvesen, i Politiet, Trygg Trafikk og det som drives gjennom FTU og i kommunene.

I vår analysemodell som ble presentert innledningsvis har hovedfokus vært å undersøke om organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet har betydning både for hvordan utvalgene fungerer og hvilke resultat en for øvrig oppnår.

Analyseskjemaet er ikke å betrakte som en kausalmodell. Modellen for organisering, f. eks. om en har et politisk ledet utvalg eller ikke, kan like snart være et resultat av hvor sterk interesse det er for trafikksikkerhet i politisk og administrativ ledelse (forankring) som omvendt. Det at fylkestinget prioriterer bevilgninger til trafikksikkerhetsutvalget kan resultere i at politikere i samferdselsutvalgene blir mer interessert i å sitte i utvalget, osv.

Det synes likevel klart ut fra denne studien at alle faktorene vi har sett på har betydning og at de i samspill kan gi gode resultat med hensyn til hvordan utvalgene fungerer og hva som oppnås i arbeidet med å tilrå og koordinere trafikksikkerhetsarbeidet i fylkene. Som en punktvis oppsummering mener vi ut fra denne studien å kunne hevde følgende:

- Fylker som har politisk ledede trafikksikkerhetsutvalg oppnår mer i trafikksikkerhetsarbeidet enn fylker som ikke har det.
- Jo flere politikere det er i utvalget og jo mer sentralt politikerne er plassert i sine respektive partier jo større oppmerksomhet får trafikksikkerhet i fylkespolitikken. I tillegg er det også viktig at flest mulig av politikerne i trafikksikkerhetsutvalget er engasjert i trafikksikkerhet.



- Det er av stor betydning at de konsultative representantene i fylkets trafikksikkerhetsutvalg har en tett kopling til ledernivået i sine respektive organisasjoner, spesielt gjelder dette representantene fra Statens vegvesen og Politiet/UP.
- Det er svært viktig at en makter å utvikle gode samarbeidsrelasjoner internt i fylkets trafikksikkerhetsutvalg. Det gjelder både internt blant de rådgivende representantene, blant politikerne og innen gruppen som helhet.
- Individuelle egenskaper har betydning for hvordan relasjonene utvikles mellom deltakende aktører. I den sammenheng synes det særlig viktig at en internt i trafikksikkerhetsutvalget har en avklaring med hensyn til hvilken rolle den enkelte skal ha i utvalget og at en blir enige om hvordan en skal prioritere innsatsen i arbeidet.
- Trafikksikkerhetsutvalgets budsjettstørrelse er viktig. Dersom utvalget bestemmer over tiltak til aksjoner, kampanjer og tilskudd til kommuner er dette med på å øke interessen for å sitte i utvalget både blant politikere og etatsrepresentanter. Jo større budsjett jo ”tyngre” representasjon fra politikk og rådgivende etater.
- Gjennomgående synes det som om fylker som har politisk ledede trafikksikkerhetsutvalg med sterk forankring i fylkespolitikken og mot ledelsesnivået i de enkelte etatene, med egne budsjett og egne tilskuddsmidler til ”aksjon skoleveg” og med gode samarbeidsrelasjoner i utvalget oppnår bedre resultater en fylker hvor flere av disse kravene ikke er tilfredsstilt. Slike utvalg oppnår gjerne å få til en tettere kopling til kommunene og til at kommunene driver mer aktivt trafikksikkerhetsarbeid.
- Trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene er fremdeles sterkt forankret i de tekniske etatene. Men kravet om trafikksikkerhetsplaner for å få tilskuddsmidler til Aksjon skolevegprosjekt synes å ha bidratt til at trafikantrettede tiltak har fått en bredere plass i kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Dette gjelder spesielt gjennom mobilisering og deltakelse i planarbeidet fra skoler, barnehager, beboerforeninger og andre organisasjoner i boligområdene. I kommuneorganisasjonen synes det å være større tverretattlig deltakelse i trafikksikkerhetsarbeidet enn tidligere.
- Nullvisjonen er i ferd med å få en viktig plass i revisjonen av trafikksikkerhetsplanene både i fylkene og i kommunene. Det gjelder spesielt ved at flere og flere kommuner fokuserer mer på de tiltakene som gir størst effekt med hensyn til reduksjon av antallet drepte og varig skadde i trafikken.

## Referanser

- Berg, C. og Rommetvedt H (2002): "Idrett og politikk i kommunene." I P. Mangset og H. Rommetvedt (red.) *"Idrett og politikk – kampsport eller lagspill?"* Kap 5. Fagbokforlaget 2002.
- Berg, C. og Rommetvedt H (2002): "Kommunal organisering og bevilgninger til idretten." I P. Mangset og H. Rommetvedt (red.) *"Idrett og politikk – kampsport eller lagspill?"* Kap 6. Fagbokforlaget 2002.
- Elvik, Mysen og Vaa (1997): Trafikksikkerhetshåndbok. Transportøkonomisk Institutt.
- Elvik, Rune (1999): Bedre trafikksikkerhet i Norge – en analyse av potensialet for å bedre trafikksikkerheten, trafikksikkerhetstiltaks kostnadseffektivitet og nytte-kostnadsverdi. TØI-rapport 446/1999.
- Hordaland fylkeskommune (2004). *Koordinering av arbeidet med trafikksikrings saker mellom samferdselsutvalet og fylkesratrafikksikkerhetsrådet (FTR). Sak 200403559-1.* Fylkesrådmannen 16.06.2004.
- Jacobsen, Dag Yngvar (2000). "Forholdet mellom politikk og administrasjon på lokalt nivå – ulike bilder av situasjonen" i Johnsen, Loe og Vaboe (red.) *Styring og medvirkning i lokalforvaltningen* Capellen akademiske forlag 2000.
- Nord-Trøndelag fylkeskommune (2003). *Valg av politisk styringssystem i Nord-Trøndelag fylkeskommune fra ny valgperiode 2003 med de sentrale politiske reglementer.* Sak 23/2003. Fylkestinget 07.03.2003.
- Nord-Trøndelag fylkeskommune (2004). *Parlamentarisme. Hva innebærer parlamentarisme.* <http://ntvgsinternett.adcomdata.no/ntfk/utskrift.asp>
- Nord-Trøndelag fylkeskommune (2003). *Veien til videre framgang. Politisk plattform for samarbeid i Nord-Trøndelag fylkeskommune i perioden 2003-2007 mellom Arbeiderpartiet og Senterpartiet.*
- Olsen, Kjell Harald (1994): Mening, makt og miljø – lokal respons på sentrale myndigheters krav om miljøplanlegging. Doktor ingeniøravhandling 1994:60. Universitetet i Trondheim, Norges Tekniske Høgskole.
- Roaldsø og Brandstad (2001): Evaluering av Fylkestrafikksikkerhetsutvalet i Vestfolds samordnings- og tilråingsfunksjon. Høgskolen i Vestfold. Rapport avdeling SA 2001:2.
- Samferdselsdepartementet (2000):
- a) Nasjonal transportplan (NTP) 2002-2011
  - b) Strategiplan – trafikksikkerhet på veg 2002-2011
- Statens vegvesen internettsider <http://www.vegvese.no>

Statens vegvesen Nord-Trøndelag. Ulykkesanalyse. [http://ntvgsinternett.adcomdata.no/Arkiv/Dokumenter/NTFK/Samfunn/ulykkesanalyse\\_\\_0.htm](http://ntvgsinternett.adcomdata.no/Arkiv/Dokumenter/NTFK/Samfunn/ulykkesanalyse__0.htm)

Statistisk sentralbyrås internettsider <http://www.ssb.no>

Trafikksikkerhetsplaner og handlingsprogram for fylker og kommuner i studien.

Vegdirektoratet, Trygg Trafikk og Politidirektoratet (2002): Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002-2011.

## **Vedlegg**

*Vedleggstabell A. Eksempler på trafiksikkerhetstiltak eller kampanjer i kommunen som etter informantens mening her vært vellykket.*

*Vedleggstabell B. Eksempler på trafiksikkerhetstiltak eller kampanjer i kommunen som etter informantens mening her vært mindre vellykket.*

*Vedleggstabell C. Eksempler på hvordan kommunene trekkes med i fylkes trafiksikkerhetsarbeid.*

*Spørreskjema - fylkene*

*Spørreskjema- kommunene*

*Vedleggstabell A. Eksempler på trafikksikkerhetstiltak eller kampanjer i kommunen som etter informantens mening her vært vellykket.*

- "NFFD" prosjekt
- Aksjon skoleveg
- Aksjon skoleveg (hvert år)
- Aksjon skoleveg
- Besøk fra politiet hos 1. kl i skolen
- Breddeutvidelsen på 2 parseller
- Bruk av sikkerhetsutstyr for småbarn i bil
- Busslomme ved RV26-Myhresvingen
- Bygging av fortau
- Bygging av gang/sykkelveg langs FV60
- Det er satt opp mer gatelys
- Differensierte fartsgrenser; 40 km/t hoved-/stamveger. ellers 30 km/t
- Endre trafikkforhold ved avlev/henting av barn v/skolene
- Fartsdempere i bussveger
- Fartshumper
- Flere fysiske tiltak!
- Fysisk tilrettelegging (bedre atkomst + parkering barnehage)
- Gå til skolen - kampanje (lokal kampanje v/foreldrerådets arbeidsutvalg på barneskole)
- Informasjon i skoler og barnehager
- Innføring av 30 km/t sone i samtlige boligstrøk
- Innsnevring, fartshumper, etablering av miljøgater
- Montere skolegjerd og fysiske sperringer - skolen
- Opphøyde gangfelt eller fartsdempere ved skole
- Politiet sine handlingskampanjer
- Reduksjon av fartsgrenser
- Si i fra - Statens vegvesen ca 2 års prosjekt
- Skille myke/harde trafikanter
- Utarbeidelse av trafikksikkerhetsplan - Større økonomisk forutsigbarhet
- Utarbeiding av infohefte
- Utbygging av gang/sykkelvegnett
- Vgs. og Meråker skole kjører egen trafikksikkerhetsdag hvert annet år. Det er et bra opplegg
- 30 km/t sone kombinert med humper i boligområde
- Aksjoner i/mot skolene
- Anlegg av rundkjøring som snuplass ved skoler
- Bedret gatelys flere steder
- Bevisst satsning på å bygge egne anlegg for myke trafikanter
- Breddeutvidelsen mellom de to parsellene
- Bygging av flere gang/sykkelveger. Ha ei nøktern og jordnær trafikksikkerhetsplan
- Bygging av gang/sykkelveg til Hellvik skole
- Bygging av gangbru
- Det er satt fokus på trafikk reg. v/barneskolene
- Egne møter med Statens vegvesen om fysiske tiltak årlig.
- Fartsdempende tiltak
- Fartsdempende tiltak i boligområder
- Fortau
- Fortau i sentrum og gatelys sentrale steder
- Gang/sykkelveg utbygging
- Gågata. Gang/sykkelveger med god standard
- Hem til middag-prosjekt
- Ny bru ved Kilen (RV25/26) er under bygging
- Rebusløp for russebiler
- Refleksbruk - demonstrasjoner på mørk veg

- registrering av problempunkter ved alle skoler i kommunen (del av trafikksikkerhetsplanen)
- Samarbeid med en skoles trafikktvalg om sikring av myke trafikanter
- Samarbeid med fylke/politi
- Stabekkprosjektet - trafikkopplæring i barneskolen
- Underganger
- utarbeiding av trafikktryggingsplan
- Vegbygging (dårlig standard/smål veg til stamvegstandard)

*Vedleggstabell B. Eksempler på trafikksikkerhetstiltak eller kampanjer i kommunen som etter informantens mening har vært mindre vellykket*

**Kommentar**

- Bygging av gangveg til Grøne Bråden skole
- Fartsreduksjon på overordnet vegnett, kun ved bruk av skilt
- Finnes ikke samtlige tiltak har vært vellykket på sin måte
- Holdningsskapende arbeid generelt
- Ingen spesielle
- Ingen spesielle eks.
- Kan ikke komme på noen tilfeller (ikke ment å være arrogant)
- Kombinert gang/sykelveg i bysentrum
- Nedskilting av fartssoner 30 km/t uten fysiske tiltak
- Pedagogiske tiltak i skolene. Fått liten drahjelp fra skolene og liten interesse fra skolehold
- Sikring av et større kryssområde ved 3 skoler og 2 idrettsanlegg
- Bygging av holdeplass for busser ved Grøne Bråden skole
- Info om frisktsoner i inn/utkjøringer - vanskelig å følge opp
- Innføring/forbedring av atferdstiltak i kommunen
- Overvåking og kontroll av trafikantatferd; politiets rolle
- Parkering forbudt

*Vedleggstabell C. Eksempler på hvordan kommunene trekkes med i fylkes trafikksikkerhetsarbeid.*

**Kommentar**

- Avgir uttalelse vedr. Tiltak langs fylkes og riksveg som gjelder trafikksikkerhet
- Bidro med informasjon. Arbeid med trafikksikkerhetsplan
- Budsjett. Prioritering av tiltak
- Deltakelse på trafikksikkerhetskonferanser og møter. Felles møte med vegvesen/kommune
- Deltar i planprosessene - mottar informasjon
- Dette blir rullert mellom kommunene i Finnmark
- Gjennom samarbeid med Statens vegvesen
- har vært repr. med deltakere i arb. gruppen for fylkets handlingsplan. Ellers lite
- Høringsinstans, ATP-prosjekt
- Høringsinstans og innspill til handlingsprogram
- Høringsuttalelse
- I liten grad
- Kommunen får økonomisk støtte (FTU midler) til større trafikksikkerhetstiltak som undergan, fortau og etablering av skoleveg .
- Konsulenten i kommunen bidrar på planleggingsmøter. Kommunen bidrar også som rådgiver fordi kommunen har erfaring som "trygt lokalsamfunn"
- Meget godt kontakt både med Statens vegvesen, FTU og TT
- Men det skjer ikke så mye
- Planarbeid
- Prosjekt aksjon skoleveg
- Saker til høring

- Som alle kommunene i Telemark. Vi har godt samarbeid med FTU (Vegkontoret)
- Tilskuddsordninger. Skolevegtiltak (fysiske). Holdningsskapende (ikke fysiske)
- Utstrakt samarbeid med Statens vegvesen
- Vi er med på aksjon skoleveg
- Via trafiksikkerhetsplan og kontakt med vegvesenet og m/Trygg trafikk

**Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet**

1. Hvilket politiskutvalg har i henhold til Vegtrafikklovens § 40 A ansvaret for fylkets trafikksikkerhetsarbeid?

---



---

2. Har fylket et eget trafikksikkerhetsutvalg/-råd (FTU/FTR) el.?

Ja Nei 

3. Hvor mange medlemmer har FTU/FTR?

Antall politiske medlemmer:  Antall andre medlemmer (konsultative mm.):  

4. Er fylkets FTU/FTR politisk ledet?

Ja Nei 

5. Hvilke fagetater og organisasjoner er i tillegg til utvalgets sekretær representert i FTU/FTR?

*Sett kryss i høyre kolonne dersom representanten innehar en overordnet stilling (leder for avdeling, etat, organisasjon el.). Dersom dette ikke er tilfelle kryss av i venstre kolonne.*

	underordnet	overordnet
Statens vegvesen repr 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Statens vegvesen repr 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Statens vegvesen repr 3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trygg Trafikk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fylkeskommunen v/avd. ansvarlig for transport	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fylkeskommunen v/avd. ansvarlig for utdanning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Politiet repr 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Politiet repr 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utrykningspolitiet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fylkesmannen v/avd. for utdanning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fylkesmannen v/avd. for helse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andre: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andre: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andre: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6. Hvem har det administrative ansvaret for FTU/FTRs sekretær

Regionsveisjef Distriktsveisjef 

7. Hvilke politiske partier er representert i FTU/FTR og hvor sentral rolle vil du si at hun/han innehar i eget parti?

ANGI PARTI	Svært lite sentral	Middels	Svært sentral	Vet ikke
a. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

8. Hva slags myndighet har det ansvarlige utvalget for trafikksikkerhet over midlene satt av til trafikksikkerhetsarbeid?

Kun innstillende myndighet Besluttende myndighet i mindre saker Besluttende myndighet over alle midlene 

9. Deltar konsultative medlemmer (etatsrepresentantene) i beslutninger i FTU/FTR?

Ja Nei 

10. Har den politiske og administrative organiseringen av FTU/FTR vært endret i løpet av de siste fem årene?

Ja Nei 

a) Hvis ja, på hvilke(t) tidspunkt: \_\_\_\_\_

b) Beskriv endringen(e):

---



---

11. Anslagsvis hvor ofte møtes FTU/FTR?

Ca.   møter per år



12. Hvordan vil du si at samarbeidet mellom etatene representert i FTU/FTR fungerer for tiden?

Svært godt

Nokså godt

Verken godt eller dårlig

Nokså dårlig

Svært dårlig

Kommentar: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

## Budsjett

13. Hvor stort budsjett har FTU/FTR samlet disponert over til å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak de siste fem årene? *Angi ca. beløp*

2004 |\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_| kr

2003 |\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_| kr

2002 |\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_| kr

2001 |\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_| kr

1999 |\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_| kr

14. Fordeler fylkeskommunen fremdeles "aksjon skolevei-støtte" til kommunene?

Ja  Angi ca. beløp: |\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_| kr

Nei

Hvis ja i sp 14, er disse midlene inkludert i budsjettallene under spørsmål 13?

Ja

Nei

## Samarbeid og faglig fokus

15. Hvor stor vekt vil du si at det legges på følgende aktiviteter i fylket?

	Lten vekt	Middels vekt	Stor vekt
Opplæring mot skoler	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Informasjon/ kampanjer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kontroll og overvåking	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fysiske tiltak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Areal- og transportplan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Andre tiltak: \_\_\_\_\_

16. Gi to eksempler på aktiviteter/tiltak i FTU/FTR som etter din mening har vært vellykket:

a. \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

b. \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

17. Gi to eksempler på aktiviteter/tiltak i FTU/FTR som etter din mening har vært *mindre vellykket*:

a. \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

b. \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

18. Vil du si at 0-visjonen har bidratt til å endre fokus i FTU/FTRs arbeid med trafikksikkerhet?

Ja

Nei

Hvis ja, gi en kort beskrivelse av endringen i fokus:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

19. Hvor stor innflytelse vil du si at FTU/FTR har hatt i arbeidet med gjeldene fylkesplan/handlingsplan for transport?

Stor innflytelse

Liten innflytelse

Ingen innflytelse

20. Beskriv kort hvordan kommunene trekkes med i FTU/FTRs trafikksikkerhetsarbeid?

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

21. Var kommuner representert i arbeidet med utarbeiding av (eller revidering) av siste trafikksikkerhetsplan for fylket?

Ja

Nei

Hvis ja, hvor mange kommuner? \_\_\_\_\_

22. Har alle kommuner i fylket en gjeldene trafikk-sikkerhetsplan?

- Ja   
Nei   
Vet ikke

Hvis nei, hvor mange har ikke slike planer: \_\_\_\_\_

22. Deltar FTU/FTR i noe form for samarbeid med andre FTU'er eller trafikksikkerhetråd?

- Ja   
Nei

Hvis ja, beskriv kort hva dette samarbeidet dreier seg om: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

### Til slutt

23. Hvor stor politisk innflytelse vil du si at FTU/FTR har i forhold til fylkestinget?

- Stor innflytelse   
Liten innflytelse   
Ingen innflytelse

Kommentar: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

24. Hvordan fungerer fylkets trafikksikkerhetsarbeid nå sammenlignet med forrige valgperiode?

- Det fungerer bedre   
Det fungerer dårligere   
Det fungerer omtrent likt

Hvis endringer gi en kort beskrivelse av disse:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

25. Andre ting knyttet til TS-arbeidet i fylket som du mener er viktig og som ikke er dekket i de foregående spørsmål:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

26. Helt til slutt til deg som har fylt ut skjemaet:

Stilling: \_\_\_\_\_

Antall år i stillingen: \_\_\_\_\_

**Takk for hjelpen!**

## Generelt om trafikksikkerhetsarbeid i kommunen

1. Hvilket politisk utvalg har ansvar for kommunens arbeid med trafikksikkerhet?

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

2. Har kommunen en egen trafikksikkerhetsplan?

Ja

Nei

Hvis ja, hvilket år ble gjeldende trafikksikkerhetsplan rullert?

\_|\_|\_|\_|

3. Har kommunen et eget trafikksikkerhetsutvalg/-gruppe el.?

Ja

Nei  Hvis nei fortsett med spørsmål 15

4. Ble dette utvalget/gruppa opprettet som følge av kravet om kommunale trafikksikkerhetsplaner for å få aksjon skoleveimidler?

Ja

Delvis

Nei

## Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet

5. Hvor mange medlemmer har kommunens trafikksikkerhetsutvalg/-gruppe?

Antall politiske medlemmer: |\_|\_|

Andre medlemmer (konsultative): |\_|\_|

6. Er kommunens trafikksikkerhetsutvalg/-gruppe politisk ledet?

Ja

Nei

7. Hva slags myndighet har kommunens trafikksikkerhetsutvalg/-gruppe over midlene satt av til trafikksikkerhetsarbeid?

Kun innstillende myndighet

Besluttende myndighet i mindre saker

Besluttende myndighet over alle midlene

8. Deltar konsultative medlemmer (etatsrepresentanter) i beslutninger i utvalget/gruppa

Ja

Nei

9. Hvilke fagetater og organisasjoner er representert i kommunens trafikksikkerhetsutvalg/-gruppe? Sett et kryss i høyre kolonne dersom representanten innehar en overordnet stilling (leder for avdeling, etat, organisasjon el.). Dersom dette ikke er tilfelle kryss av i venstre kolonne.

	under- ordnet	over- ordnet
Statens vegvesen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kommunen v/avd. ansvarlig for transport	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kommunen v/avd. ansvarlig for utdanning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kommunen v/avd. ansvarlig for helse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Politiet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utrykningspolitiet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kommunelegen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trygg trafikk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andre _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andre _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10. Hvilke politiske partier er representert i utvalget/-gruppa og hvor sentral rolle vil du si at hun/han innehar i eget parti?

ANGI PARTI	Svært lite sentralt	Middels	Svært sentralt	Vet ikke
a. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Hvor stort budsjett har utvalget/-gruppa hatt til disposisjon til å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak de siste fem årene? Angi ca. beløp

2004 |\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_| kr

2003 |\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_| kr

2002 |\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_| kr

2001 |\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_| kr

1999 |\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_| kr

12. Anslagsvis hvor ofte møtes kommunens trafikksikkerhetsutvalg/-gruppe?

Ca. |\_|\_| møter per år

13. Har den politisk og administrativ organisering av kommunens trafikksikkerhetsutvalg/-gruppe vært endret i løpet av de siste *fem* årene?

Ja

Nei

a) Hvis ja, på hvilke(t) tidspunkt: \_\_\_\_\_

b) Beskriv endringen(e):

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

14. Hvor stor innflytelse vil du si at trafikksikkerhetsutvalget/-gruppa har hatt i arbeidet med gjeldende planer for transport i kommunen?

Stor innflytelse

Liten innflytelse

Ingen innflytelse

## Samarbeid og faglig fokus

15. Hvor stor vekt vil du si at det legges på følgende aktiviteter i kommunens trafikksikkerhetsarbeid?

	Liten vekt	Middels vekt	Stor vekt
Opplæring mot skoler	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Informasjon/kampanjer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kontroll og overvåking	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fysiske tiltak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Areal og transportplaner	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Andre tiltak: \_\_\_\_\_

16. Vil du si at 0-visjonen har bidratt til å endre fokuset i kommunens trafikksikkerhetsarbeid?

Ja

Nei

Hvis ja, gi en kort beskrivelse av endringen i fokus:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

17. Trekkes kommunen med i Fylkets trafikksikkerhetsarbeid?

Ja

Nei

Hvis ja, beskriv kort på hvilken måte:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

18. Samarbeider kommunen med andre kommuner om trafikksikkerhet?

Ja

Nei

Hvis ja, beskriv kort på hvilken måte:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

19. Hvordan fungerer kommunens trafikksikkerhetsarbeid nå sammenlignet med forrige valgperiode?

Det fungerer bedre

Det fungerer dårligere

Det fungerer omtrent likt

Kommentar: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

20. Gi to eksempler på trafikksikkerhetstiltak eller kampanjer i kommunen som etter din mening har vært *vellykket*

a. \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

b. \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

21. Gi to eksempler på trafikksikkerhetstiltak og kampanjer i kommunen som etter din mening har vært *mindre vellykket*.

a. \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

b. \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

22. Andre ting knyttet til kommunens trafikksikkerhetsarbeid som du mener er viktig og som ikke er dekket i de foregående spørsmål:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

23. Helt til slutt til deg som har fylt ut skjemaet:

Stilling: \_\_\_\_\_

Antall år i stillingen: \_\_\_\_\_

**Takk for hjelpen!**