



Statens vegvesen

Kommunale trafikksikkerhetsplaner

Planarbeid, innhold og oppfølging

RAPPORT

Veg- og trafikkavdelingen

nr: 08/2006



Vegdirektoratet
Veg- og trafikkavdelingen
Trafikksikkerhetsseksjonen
Dato: 2006-10-10

Statens vegvesens visjon:

"På veg for eit betre samfunn"

Vi vil

- *ta ansvar og vise tillit*
- *vere opne og kundevenlege*
- *vere romslege og skape arbeidsglede*

RAPPORT	REPORT
Tittel Kommunale trafikksikkerhetsplaner	Title Municipal Road Safety Plans
Forfattere Ivar Haldorsen	Autors Ivar Haldorsen
Avdeling/kontor Veg- og trafikkavdelingen Trafikksikkerhetsseksjonen	Department/division Roads and Traffic Department Traffic Safety Section
Prosjektnr	Project number
Rapportnr 08/2006	Report number 08/2006
Prosjektleder Ivar Haldorsen	Project manager Ivar Haldorsen
Etatssatsingsområde/oppdragsgiver	Project program/employer
Emneord Trafikksikkerhet Kommunale trafikksikkerhetsplaner Visjoner og mål Trafikksikkerhetsproblemer og tiltak	Key words Road Safety Municipal Road Safety Plans Road Safety Visions and Goals Road Safety Problems and Measures to improve Safety
Sammendrag Rapporten oppsummerer resultatene av en gjennomgang av kommunale trafikksikkerhetsplaner. Gjennomgangen tar for seg hvordan planarbeidet har vært lagt opp, visjoner og mål, registreringer og problemanalyse, satsingsområder og tiltak, og hvordan trafikksikkerhetsplanene skal følges opp. Materialet omfatter 343 kommunale planer.	Summary The report summarizes the results from an examination of municipal road safety plans. The inquiry focuses on the planning process, visions and goals, registrations and analyses, focus areas and road safety measures, and how the plans are intended to be followed up. The material comprises 343 municipal road safety plans.
Språk Norsk	Language of report Norwegian
Antall sider 24 sider + vedlegg	Number of pages 24 pages + appendix
Dato 2006-10-10	Date 2006-10-10
ISSN 1503-5743	

Forord

Kommunenes ansvar for trafikkikkerheten er mangesidig. Ansvaret er dels knyttet opp til rollen som vegholder for kommunale veger, og deres ansvar for opplæring i skole og barnehage og innenfor helsetjenesten og miljørettet helsevern. Kommunenes areal- og transportplanlegging har også betydelige konsekvenser for trafikkikkerheten. Formålet med kommunale trafikkikkerhetsplaner er å legge grunnlaget for et målrettet og systematisk trafikkikkerhetsarbeid på lokalplanet som omfatter de ulike tiltaksområdene.

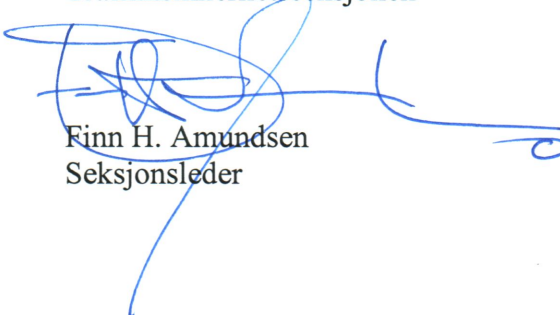
Bistand til kommunalt trafikkikkerhetsarbeid er et prioritert arbeidsområde i Statens vegvesen. På bakgrunn av at kommunale handlingsplaner fra og med 2001 skulle settes som et krav for å få tildelt tilskuddsmidler fra "Aksjon skoleveg", utarbeidet Vegdirektoratet i 1998 i samarbeid andre Håndbok 209 Kommunale trafikkikkerhetsplaner som en hjelp til kommunene i dette arbeidet. Håndboka gir råd om hvordan arbeidet bør gripes an, hvilke tiltaksområder som bør omfattes av planen og hvordan grunnlagsdata etc. kan skaffes til veie.

I Nasjonal handlingsplan for trafikkikkerhet 2006- 2009 framgår det at Statens vegvesen i samarbeid med Trygg Trafikk vil prioritere bistand til og deltakelse i de kommunale prosessene ved revidering av de kommunale trafikkikkerhetsplanene.

Vegdirektoratet har foretatt en gjennomgang av foreliggende kommunale trafikkikkerhetsplaner for å få en oversikt over innholdet i planene sett i forhold til anbefalingene i Håndbok 209. Dette kan også gi et bedre grunnlag for å peke på forbedringspunkter i forbindelse med arbeidet med å revidere de kommunale trafikkikkerhetsplanene

Undersøkelsen er gjennomført av Ivar Haldorsen ved Trafikkikkerhetsseksjonen i Vegdirektoratet.

Oslo, oktober 2006
Veg- og trafikkavdelingen
Trafikkikkerhetsseksjonen



Finn H. Amundsen
Seksjonsleder

Innhold

Forord	I
Innhold	II
Sammendrag	III
1 Innledning	1
1.1 Bakgrunn og formål	1
1.2 Tidligere undersøkelser av kommunalt trafikksikkerhetsarbeid	1
1.3 Hva som tas opp i rapporten	2
1.4 Datamaterialet	3
2 Planarbeidet	4
2.1 Sentrale føringer	4
2.2 Trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene og organisering av arbeidet	5
2.3 Planstatus	7
3 Visjoner og mål	7
3.1 Sentrale føringer	7
3.2 Visjoner	8
3.3 Hovedmål og delmål for trafikksikkerhetsarbeidet	8
4 Registreringer og problemanalyse	10
4.1 Sentrale føringer	10
4.2 Ulykkesregistreringer og analyse	11
4.2 Kartlegging av farlige steder	12
5 Satsingsområder og tiltak	12
5.1 Sentrale føringer	12
5.2 Oppbygging av planene og omfanget av tiltak – noen hovedtrekk	13
5.3 Tiltak på veg	14
5.4 Lokalisering og arealbruk	15
5.5 Opplæring i skole og barnehage	16
5.6 Informasjon og kampanjer	17
5.7 Kontroll og overvåking	18
5.8 Organisatoriske tiltak	18
5.9 Andre tiltak	19
6 Oppfølging og evaluering	20
6.1 Budsjettmessige og administrative konsekvenser av tiltakene i planene	20
6.2 Rutiner for oppfølging og rullering/revisjon	20
7 Oppsummering og konklusjoner	21
Referanser	24
Vedlegg	

Sammendrag

Utgangspunktet for gjennomgangen av kommunale trafikksikkerhetsplaner har vært anbefalingene i Håndbok 209 når det gjelder planprosess, planenes oppbygging og innhold og oppfølging. Gjennomgangen viser at det er store forskjeller mellom plandokumentene.

Trafikksikkerhetsarbeid berører mange områder og flere sektors ansvarsområder. I kommunene er det i første rekke teknisk sektor som har hatt det overordnede ansvaret for å utarbeide kommunale trafikksikkerhetsplaner. Det direkte ansvaret for å utarbeide planene har hovedsakelig vært lagt til tverretatlige prosjektgrupper og styringsgrupper, i tråd med den modellen som ble skissert i Håndbok 209. De aller fleste planene er politisk vedtatt. Det er likevel under halvparten av planene som er utarbeidet som kommunedelplaner, slik veilederen har anbefalt.

Visjoner for trafikksikkerhetsarbeidet synes å være ganske godt forankret lokalt. Nesten 80 prosent av planene i materialet inneholder en slik visjon. De langt fleste av disse har tatt utgangspunkt i nullvisjonen.

Når det gjelder mål for trafikksikkerhetsarbeidet, er bildet mer sammensatt. Utgangspunktet for formulering av mål og ambisjonsnivå varierer betydelig. I om lag halvparten av planene er det formulert mål om reduksjon i ulykker eller skader, men bare en del av disse inneholder tallfestede mål. I øvrige planer har man lagt seg på generelt formulerte mål for ulykkesreduksjon uten å knytte dette til tall.

At de fleste planer ikke har tallfestede mål for ulykkesreduksjon, har dels bakgrunn i at det ofte dreier seg om små ulykkestall som varierer stort fra år til år og gjør det vanskelig å vurdere ulykkesutviklingen i forhold til et mål. Man har i ¾ av planene valgt å basere seg på overordnede mål hentet fra kommuneplanen etc., og delmål knyttet til satsings- og tiltaksområder. Et gjennomgående trekk på landsbasis er at gang- og sykkeltrafikk, sikre skoleveger og bedre trafikkforhold i bolig- og sentrumsområder er høyt prioritert ved formuleringen av delmål. Også mål knyttet til bruk av sikkerhetsutstyr og bedre trafikantatferd er sentrale i mange planer.

Anbefalingene i veilederen når det gjelder formulering av visjoner og mål synes likevel stort sett å være fulgt opp, selv om målene i seg selv er ganske ulike.

Bildet er også nokså sammensatt på landsbasis når det gjelder ulykkesregistrering og analyse. Om lag halvparten av planene inneholder en situasjonsbeskrivelse med fordeling på ulykkestyper, aldersgrupper og trafikantgrupper, stedfesting, års- og døgnvariasjoner mv., som stort sett er i tråd med anbefalingene i Håndbok 209. Noen av disse planene har ganske omfattende analyser. Rundt 1/3 av planene har korte situasjonsbeskrivelser med litt statistikk eller bare korte verbale omtaler. Øvrige planer har ingen beskrivelse av ulykkesituasjonen.

På den andre siden inneholder de fleste planene i materialet en kartlegging av farlige punkter og strekninger i kommunen i tråd med anbefalingene i Håndbok 209. Denne kartleggingen har først og fremst vært rettet mot skoleveger.

Det er vesentlige forskjeller mellom planene når det gjelder satsingsområder og hvilke tiltak planene omfatter. Noen planer har definert ulike strategier rettet mot ulike problemområder og målgrupper eller rettet fokus mot noen få trafikantgrupper. Fokus er først og fremst rettet mot barn og unge, fotgjengere og syklistene, og problemområder som skoleveger, nærmiljø og

boligområder. I andre planer er tiltakene hovedsakelig gruppert etter tradisjonelle fag- og ansvarsområder.

Tiltak på veg og trafikantrattede tiltak er godt innarbeidet i kommunale trafikksikkerhetsplaner. Dette inngår i de langt fleste planene. På den andre siden er det et mindretall av planene som inneholder tiltak knyttet til overvåking og kontroll, arealplanlegging og lokalisering, og organisatoriske tiltak. På landsbasis er dermed ikke alle virkemidler kommunen har til rådighet tatt i bruk i kommunale trafikksikkerhetsplaner.

Nesten alle planer inneholder tiltak på kommunale veger, fylkesveger og riksveger. De omfatter en rekke ulike tiltak, fra større kostnadskrevenne tiltak til mindre punkttiltak og trafikkreguleringer. Sikring av skoleveger og tilrettelegging for fotgjengere og syklister er høyt prioritert. Tiltaksbeskrivelsen varierer betydelig i omfang og innhold. Vel halvparten av planene har en tiltaksbeskrivelse som tilfredsstillende formulert i Håndbok 209.

Fartsreducerende tiltak inngår i rundt 2/3 av planene, med hovedvekt på etablering av fartssoner og humper i sentrums- og boligområder og langs skoleveger.

Trafikantrattede tiltak inngår i rundt 85 prosent av planene. Tiltaksbeskrivelsene varierer betydelig i omfang og innhold. Kostnader er angitt i relativt få planer. Dette har mye å gjøre med at dette er tiltak som er ment å inngå i den løpende kommunale virksomheten og innenfor ordinære budsjetttrammer. Opplæring i barnehage og skole omfatter foruten trafikkundervisning også aktiviteter knyttet til skolestart, kursing av lærere etc., i samarbeid med andre aktører.

Informasjon og kampanjer omfatter mange ulike aktiviteter hvor mange instanser har et ansvar. Tiltak rettet mot barn og ungdom er et gjennomgående satsingsområde.

Organisatoriske tiltak inngår i 1/3 av planene. Selv om et fåtall av kommunene har hatt organer som ivaretar et helhetlig og koordinerende ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet, er altså organisatoriske tiltak et lite framtrædende tiltaksområde sett under ett. Foreslåtte tiltak på dette området dreier seg i første rekke om å etablere organer for å koordinere kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Dette kan bla. gjøres ved at prosjektgruppene som utarbeidet planene etableres som permanente grupper. For øvrig dreier det seg om å få til rutiner og prosesser for å få til bedre samarbeid mellom sektorer.

Det er et mindretall av planene som omtaler budsjettmessige og administrative konsekvenser av tiltakene, slik Håndbok 209 har anbefalt. På den andre siden omtaler de fleste plandokumentene hvordan planene er tenkt fulgt opp og evaluert. I hovedsak er det lagt opp til årlige rullinger av tiltaksdelen eller årlig statusgjennomgang når det gjelder gjennomføring av tiltak. Dette forutsettes gjort i forbindelse med arbeidet med økonomiplan og årsbudsjett.

1. Innledning

1.1 Bakgrunn og formål

Stortinget ba i 1996 regjeringen stimulere flere kommuner til å utarbeide handlingsplaner for trafikksikkerhet, blant annet ved å sette slike handlingsplaner som en forutsetning for å få midler fra "Aksjon skoleveg". Dette ble satt som et krav fra og med 2001.

Arbeidet med kommunale trafikksikkerhetsplaner skjøt fart etter at dette plankravet ble innført. Ved inngangen til år 2000 hadde 20 prosent av kommunene vedtatte handlingsplaner for trafikksikkerhet. Høsten 2006 har 91 prosent av kommunene vedtatte planer.

Bistand til lokalt trafikksikkerhetsarbeid har i mange år vært et prioritert arbeidsområde i Statens vegvesen. Vegdirektoratet utarbeidet i 1998, i samarbeid med bla. Trygg Trafikk, en veileder for arbeidet med kommunale trafikksikkerhetsplaner med fokus på planprosess, planinnhold og politisk/administrativ oppfølging (Håndbok 209). Vegdirektoratet har også over flere år fulgt opp status for arbeidet med kommunale trafikksikkerhetsplaner.

Kommunene utgjør en svært uensartet masse når det gjelder størrelse og type og omfang av trafikk- og trafikksikkerhetsproblemer. Vegdirektoratet har foretatt en gjennomgang av kommunale trafikksikkerhetsplaner med fokus særlig på mål og visjoner, ulykkesregistrering og analyse, typer virkemidler planene omfatter og oppfølging av planene.

1.2 Tidligere undersøkelser av kommunalt trafikksikkerhetsarbeid

Universitet i Stavanger og RF-Rogalandsforskning har på oppdrag fra Statens vegvesen gjennomført en evaluering av trafikksikkerhetsarbeidet i fylker og kommuner med fokus på hvordan ulike former for organisering har hatt betydning for satsingen innenfor trafikksikkerhet, trafikksikkerhetsvirkninger og samarbeidet mellom ulike aktører (Berg og Olsen 2005). Kartleggingen av det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet er basert på en spørreskjemaundersøkelse til utvalgte kommuner i samtlige fylker og en dybdeundersøkelse i til sammen 9 kommuner i 3 fylker. Alle kommunene i undersøkelsen har trafikksikkerhetsplan, mens nesten halvparten av kommunene har etablert egne trafikksikkerhetsorganer.

Kartleggingen viser at trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene fremdeles er sterkt forankret i fysiske tiltak og i de tekniske etatene. Kravet om trafikksikkerhetsplaner for å få tilskuddsmidler og planarbeidet synes imidlertid å ha ført til en bred mobilisering i kommuneadministrasjonen og blant innbyggerne i kommunene. Flere kommunale etater, skoler, barnehager og foreninger er blitt trukket inn i trafikksikkerhetsarbeidet. Trafikantrettede tiltak har med dette fått en bredere plass i kommunenes trafikksikkerhetsarbeid.

Uavhengig av hvordan trafikksikkerhetsarbeidet er organisert i kommunene, er fokus i første rekke rettet mot fysiske tiltak på veg. Generelt tyder undersøkelsen på at kommunene har fokus mot områder der barn ferdes, i første rekke rundt skoler, barnehager og boligområder. Tiltak knyttet til opplæring i skole og barnehage tillegges også stor vekt.

Kartleggingen viser også at det er et større fokus mot areal- og transportplanlegging i kommunene enn i det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet.

Kartleggingen viser at nullvisjonen er i ferd med å få en viktig forankring i forbindelse med revisjonene og rulleringene av trafikksikkerhetsplanene. Stadig flere kommuner fokuserer mer på tiltak som gir størst effekt når det gjelder reduksjon i antall drepte og varig skadde i trafikken.

Asplan Viak har på oppdrag fra henholdsvis Statens vegvesen og Oppland fylkeskommune evaluert hvordan kommunale trafikksikkerhetsplaner har hatt innvirkning på kommunenes trafikksikkerhetsarbeid i Akershus og Oppland (Amundsen 2004, 2005).

Kartleggingen viser at kommunene stort sett arbeider godt med fysiske tiltak. Dette er et arbeid kommunene har lang erfaring med. Mens trafikksikkerhetsplanene i noen kommuner (Akershus) synes å ha ført til større innsats når det gjelder fysiske tiltak, har imidlertid dette i liten grad vært tilfelle i andre kommuner (Oppland).

Den kommunale innsatsen er mer variabel når det gjelder ikke- fysiske tiltak. Kommunale trafikksikkerhetsplaner synes imidlertid å ha ført til økt bevissthet rundt arbeidet med tiltak rettet mot trafikantene.

Kartleggingen viser delte erfaringer når det gjelder hvilken betydning trafikksikkerhetsplanene har hatt når det gjelder tverrfaglig samarbeid og lokalt engasjement. I noen kommuner synes planene å ha ført til økt tverrfaglighet og engasjement, mens dette i liten grad har vært tilfelle i andre kommuner.

Evalueringen munner ut i en rekke anbefalinger når det gjelder Statens vegvesens og fylkeskommunens innsats for å fremme det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet. Dette omfatter bla. faglig bistand ved revisjonen av kommunale planer og formidling av erfaringer og ideer mellom kommunene. Forankring av trafikksikkerhetsplanene i det kommunale planhierarkiet blir viktig framover.

1.3 Hva som tas opp i rapporten

Håndbok 209 har vært ment som støtte og hjelp for kommunene i utarbeidingen av slike planer. Den gir blant annet råd om hvordan arbeidet skal gripes an, hvilke områder som bør omfattes av planen, ideer til tiltak og hvordan grunnlagsdata om ulykker etc. kan skaffes til veie. I følge veilederen er følgende viktig for å lykkes i arbeidet med å lage en kommunal trafikksikkerhetsplan:

- Forankring på høyt nivå i kommunen (politisk og administrativt)
- Organisering/planprosess som gir tverretattlig medvirkning og eierskap til planen
- Planen utformes som en del av kommuneplanen og revideres på linje med denne.

Veilederen inneholder en beskrivelse av hvordan arbeidet med planene bør legges opp når det gjelder aktører som bør inngå, organisering av arbeidet og planprosess.

Videre inneholder veilederen forslag til hvordan plandokumentene bør bygges opp. Det anbefales en innholdsfortegnelse i følgende hovedpunkter:

- Innledning
- Visjon og målsetting
- Dagens organisering av trafikksikkerhetsarbeidet
- Registreringer og problemanalyse

- Tiltak
 - Organisatoriske tiltak
 - Tiltak på vegnettet
 - Kommunale veger
 - Fylkesveger
 - Riksveger
 - Lokalisering/arealbruk
 - Trafikkopplæring i skolen
 - Trafikantinformasjon
 - Kontroll og overvåking
 - Tiltak utenfor det tradisjonelle trafikksikkerhetsarbeidet
- Administrative og budsjettmessige konsekvenser av planen

Denne rapporten inneholder en gjennomgang av innkomne kommunale trafikksikkerhetsplaner med utgangspunkt i veilederen. Framstillingen følger hovedpunktene i Håndbok 209 som er gjengitt overfor. Det pekes på gjennomgående fellestrekk og ulikheter. Et siktemål med gjennomgangen er å få fram hvordan Håndbok 209 synes å ha blitt fulgt opp.

1.4 Datamaterialet

Materialet omfatter 343 innkomne kommunale trafikksikkerhetsplaner. Dette omfatter 80 prosent av alle landets kommuner. Planer fra om lag 50 kommuner som har utarbeidet slike mangler. Noen kommuner med utarbeidede planer har i ettertid blitt slått sammen.

Tabell 1: Innkomne planer fordelt på fylker og år planene gjelder fra

Fylke	Antall kommuner i fylket	Planene gjelder fra år (antall planer)									Antall planer i alt	
		Før 2000	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Ikke angitt		
Østfold	18	0	1	6			4					11
Akershus	22	0	2	3	4	3	2	3				17
Oslo	1	0							1			1
Hedmark	22	4	3	2	2	1	1	1		1		15
Oppland	26	1	1	3	3	4	3	4	1	1		21
Buskerud	21	0	7	6		1						14
Vestfold	14	0	1	5	4	1	2					13
Telemark	18	8	1	3	2	1	1	1				17
Aust-Agder	15	0	3	6	1	1	1					12
Vest-Agder	15	3	5		1	1	1	1				12
Rogaland	26	0	4	8	6	3	1	4				26
Hordaland	33	0	3	4	6	5	2	1	1			22
Sogn og Fjordane	26	3	5	7	2	2	1	4				24
Møre og Romsdal	37	2	4	7	3	6	4	2	1	1		30
Sør-Trøndelag	25	1		3	3	6	1	2	1	1		18
Nord-Trøndelag	24	2	2	1	5		1	3				14
Nordland	44	1	2	13	9	6	3	3	2			39
Troms	25	0		4	3	6	3	3				19
Finnmark	19	2	2	3	1	2	5	3				18
I alt	431	27	46	84	55	49	36	35	7	4		343

Av de innkomne planene har om lag 80 prosent vedtaksår eller en planperiode som starter i år 2000 eller senere. Om lag 140 av planene har en planperiode som er utgått. Dette skulle tilsi at de formelt ikke gjelder lenger. Mange kommuner er i gang med revisjon av planer, men det

foreligger ikke noen fullstendig oversikt over disse. Høsten 2006 er anslagsvis rundt 100 handlingsplaner under revisjon eller planlagt revidert. For vel 80 av de innkomne planene er det ikke angitt noen tidsavgrensning (ingen planperiode, bare vedtaksår), som gjør det vanskelig å si om de er ”gått ut på dato”. En del av disse er årlige tiltaksplaner som revideres hvert år. Vel 70 prosent av planene i materialet (240 planer) er ”førstegenerasjonsplaner”, som ikke har vært gjennom revisjon.

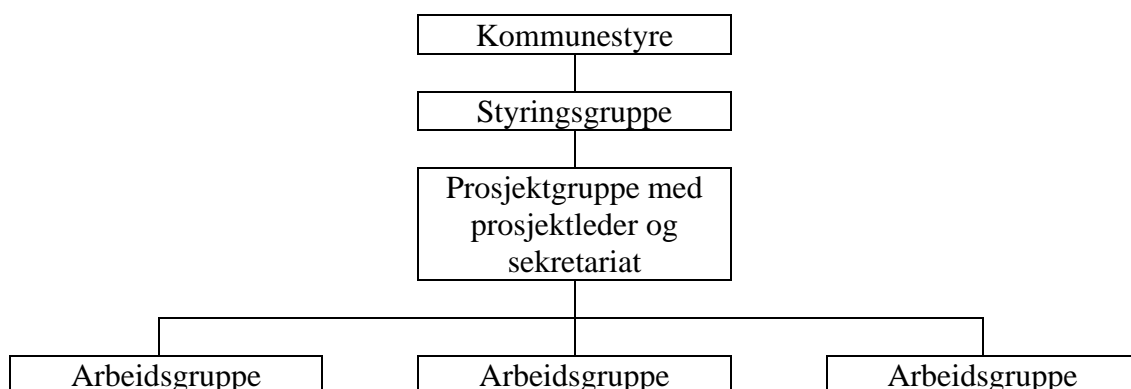
Planene er av svært ulikt omfang og til dels innhold. Noen eldre planer er i all hovedsak lister over planlagte fysiske tiltak, som først og fremst ble utarbeidet som grunnlag for søknader om midler fra ”Aksjon skoleveg”. Andre planer er omfattende og inneholder omtrent hele spektret av tiltaksområder på trafikksikkerhetsområdet på lokalt plan. Mange nyere planer er inndelt i en strategidel med situasjonsbeskrivelse, mål og satsingsområder over et lengre tidsrom (vanligvis 10 år), og en tiltaksdel med konkrete tiltak som gjelder for en kortere periode og som revideres med jevne mellomrom, f.eks. hvert fjerde år eller årlig.

2. Planarbeidet

2.1 Sentrale føringer

For å sikre at planene blir fulgt opp og tiltakene gjennomført, anbefaler Håndbok 209 at de er godt forankret i kommunenes politiske og administrative system. Både den politiske og administrative ledelsen bør spille en aktiv rolle i planarbeidet, f.eks. gjennom deltakelse i en styringsgruppe. Det anbefales videre at planene inngår i det kommunale planhierarkiet som kommunedelplaner, og undergis en politisk behandling som er i samsvar med dette.

Veilederen understreker at alle etater og organisasjoner som har eller bør ha en viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen deltar i planarbeidet. Det samme gjelder representanter fra kommunestyre/formannskap og sentrale sektorutvalg. For å styrke samarbeidet med fylkesnivået kan det også være aktuelt at aktører som Staten vegvesen og Trygg Trafikk deltar i planarbeidet, avhengig av kapasiteten til disse. Videre anbefaler veilederen å aktivisere innbyggerne i kommunene med sikte på å få innspill, først og fremst i forhold til kartlegging av trafikksikkerhetsproblemene i kommunen (bruk av media, folkemøter, spørreskjema).



Figur 1: Eksempel på organisering av planarbeidet (Kilde: Håndbok 209)

Organiseringen av arbeidet med trafikksikkerhetsplaner kan gjøres på flere måter. Veilederen skisserer en modell hentet fra arbeidet med kommunale trafikksikkerhetsplaner i Møre og

Romsdal. Det etableres en styringsgruppe underlagt kommunestyret til å lede arbeidet. Et politisk organ, f eks. formannskapet, kan være styringsgruppe, eller den kan være sammensatt av personer på høyt politisk og administrativt nivå. Styringsgruppa bør ha en prosjektorganisasjon (prosjektgruppe med leder og sekretariat) under seg som står for det praktiske planarbeidet. Det anbefales at de som senere vil få ansvaret for å iverksette trafikksikkerhetsplanen på ulike områder er medlemmer i prosjektgruppa. Prosjektgruppa kan opprette arbeidsgrupper innenfor ulike områder.

2.2 Trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene og organisering av planarbeidet

Vel 60 prosent av planene i materialet (210 planer) inneholder en beskrivelse av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Beskrivelsene varierer betydelig i innhold og omfang. Noen planer omtaler tiltak på trafikksikkerhetsområdet som er gjennomført, f eks. fysiske tiltak. De fleste beskrivelsene er mer generelle omtaler av medvirkende aktører og aktiviteter. Beskrivelsene gir et klart inntrykk av at trafikksikkerhetsarbeidet berører mange områder og flere sektoreters ansvarsområder, og at det i de færreste kommunene er organer som er tillagt et helhetlig og koordinerende ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet.

I 70 prosent av planene (241 plandokumenter) framgår det hvilken eller hvilke kommunal(e) etat(er) som har hatt overordnet ansvar for utarbeiding av planen. Slik det framgår av plandokumentene, har teknisk sektor vært hovedansvarlig etat for de fleste planene (over 70 prosent), mens plansektoren har vært hovedansvarlig eller involvert i de fleste øvrige planene, dels i samarbeid med teknisk sektor. Avhengig av organisering har disse etatene ulike navn i de ulike kommunene: Teknisk etat, Drift og utbygging, Planavdeling, Plan og utbygging/utvikling/næring osv.

Sentraladministrasjonen (rådmann, administrasjonssjef) har vært ansvarlig for en del planer, mens skole/oppvekstetaten, helsesektoren og miljøsektoren har hatt hovedansvaret for noen få planer.

Tabell 2: Hovedansvarlig administrativ etat i kommunene for trafikksikkerhetsplan

Hovedansvarlig administrativ etat	Antall planer
Sentraladministrasjon	11
Teknisk sektor (teknisk, drift og anlegg/utbygging/næring osv)	179
Plansektor (planavdeling, plan og bygning/drift/forvaltning/næring osv)	21
Teknisk sektor i samarbeid med plan	4
Andre (miljø, næring, skole, oppvekst etc.)	19
Flere etater uten at noen hovedansvarlig er angitt	7
Ikke angitt	102
I alt	343

I 60 prosent av planene i materialet (209 planer) framgår det av teksten hvilket politisk organ som er tillagt overordnet ansvar på trafikksikkerhetsområdet. Ansvaret er i hovedsak lagt til et hovedutvalg (rundt 80 prosent av planene). I likhet med den administrative siden har også de politiske hovedutvalgene ulike navn i de ulike kommunene, avhengig av organisering: Teknisk, Drift og næring/utbygging/utvikling, Næring og miljø, Miljø og utvikling, Plan og drift/ressurs/utvikling/miljø/økonomi, osv. Hovedutvalg med ansvar for teknisk sektor dominerer (85-90 planer), fulgt av planutvalgene (rundt 40 planer). Øvrige sentrale hovedutvalg har vært næringsutvalg og utvalg med ansvar på miljøområdet.

Kommunestyre/formannskap har hatt direkte politisk ansvar for utarbeidingen av rundt 15 prosent av trafikksikkerhetsplanene.

Særskilte trafikksikkerhetsutvalg er ikke vanlig i kommunene. I vel 10 prosent av planene i materialet framgår det at et trafikksikkerhetsutvalg har hatt ansvaret for eller vært delaktig i utarbeidingen av planen.

Hvordan planarbeidet har vært organisert er beskrevet i nær 80 prosent av de innkomne planene (265 planer). De langt fleste av disse planene er utarbeidet av tverretatlige prosjektgrupper. Disse har i de fleste tilfeller vært underlagt styringsgrupper, uten at dette framgår klart av omtalen i plandokumentet. Styringsgruppene har vært sammensatt på ulike måter. I noen tilfeller har formannskapet fungert som styringsgruppe. Det vanlige har likevel vært at et politisk hovedutvalg har fungert som styringsgruppe, eller at styringsgruppa har vært sammensatt av medlemmer fra formannskap/politiske utvalg og fra den administrative ledergruppen i kommunen.

Prosjektgruppene har gjennomgående vært sammensatt av representanter fra de mest sentrale kommunale etatene på trafikksikkerhetsområdet (teknisk etat, skole- og oppvekstsektoren, helsesektoren) og i tillegg representanter fra politi/lensmannsetaten. Representanter fra Trygg Trafikk og Statens vegvesen har også i betydelig grad vært involvert i arbeidet, men i mindre grad direkte i prosjektgruppene. Statens vegvesens rolle har i større grad vært å yte faglig bistand ved å skaffe til veie ulykkesmateriale og gjennomføre analyser, gjennom deltakelse på møter, og som høringsinstans i sluttfasen av planarbeidet.

Tabell 3: Organisering av planarbeidet

Organisering av planarbeidet	Antall planer
Prosjektgruppe/styringsgruppe	218
Permanent trafikksikkerhetsgruppe/utvalg	20
Sentraladministrasjonen har stått for utarbeiding av planen	2
Teknisk sektor har stått for utarbeiding av planen	15
Andre etater/organer har stått for utarbeiding av planen	10
Ikke angitt	78
I alt	343

Plandokumentene gir et klart inntrykk av at det i stor grad er blitt lagt vekt på å aktivisere innbyggerne i kommunene med sikte på å få innspill i planarbeidet når det gjelder kartlegging av trafikksikkerhetsproblemene i kommunen og forslag til tiltak

I rundt 70 prosent av planene i materialet framgår det at det er gjort henvendelser til allmennheten, organisasjoner, foreninger, skoler, barnehager, og ulike etater med oppfordring om å komme med innspill til planen når det gjelder trafikkfarlige steder, sikkerhetsproblemer, behov for tiltak og forslag til tiltak. Dette er gjort bla. gjennom mediene og utsending av spørreskjema. Det har også vært arrangert folkemøter og idédugnader. Videre har mange prosjektgrupper foretatt befaringer som ledd i kartleggingen av trafikkfarlige steder og strekninger.

I rundt 90 planer er det i forbindelse med omtale av planarbeidet henvist til Håndbok 209. Om lag ¼ av planene i materialet (vel 80 planer) er utarbeidet med bistand fra konsulenter. Dette omfatter planer som gjelder fra år 2000 eller senere. Bruken av konsulenter har vært størst i Akershus, Aust-Agder og vestlandsfylkene, hvor dette gjelder rundt halvparten av planene.

Alt i alt gir de innkomne planene inntrykk av at anbefalingene i Håndbok 209 i stor grad synes å være fulgt opp når det gjelder planarbeidet. Selv om veilederen er direkte referert i bare vel ¼ av plandokumentene, synes de klart fleste kommunene i hovedsak å ha fulgt den modellen for organisering av planarbeidet som er skissert i veilederen.

2.3 Planstatus

I 45 prosent av planene i materialet (153 planer) framgår det at de er utarbeidet som kommunedelplaner underlagt planbestemmelsene i Plan- og bygningsloven. I dette ligger bla. at planen gjennomgår periodisk rulleringer i takt med kommuneplan og kommunedelplaner for øvrig. De fleste planene i materialet har status som sektor- eller temaplaner som ikke inngår i det kommunale planhierarkiet etter Plan- og bygningsloven. De fleste sektor- og temaplanene gjennomgår likevel eller forutsettes å gjennomgå periodiske rulleringer. Noen planer er ettårige tiltaksplaner som revideres hvert år, bla. i forbindelse med arbeidet med økonomiplan og budsjett. I noen kommuner inngår trafikk sikkerhetsarbeidet i prosjektet ”Trygge lokalsamfunn”.

Tabell 4: Planstatus for kommunale trafikk sikkerhetsplaner

	Planene gjelder fra år (antall planer)									
	Før 2000	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Ikke angitt	I alt
Alle innkomne planer	27	46	84	55	49	36	35	7	4	343
Herav kommunedelplaner	4	26	46	22	19	16	14	4	2	153

Veilederens anbefaling om planstatus er altså i mindre grad fulgt opp, ettersom under halvparten av plandokumentene inngår i det formelle kommunale planhierarkiet som kommunedelplan. De aller fleste planene har imidlertid vært behandlet politisk, og i de fleste kommunene er det kommunestyret som har vedtatt planen.

3. Visjoner og mål

3.1 Sentrale føringer

Håndbok 209 skisserer en målsetningsstruktur på fire nivåer:

- Visjon
- Mål
- Delmål
- Tiltak for å nå målene

En *visjon* er et ønsket framtidssbilde. Veilederen trekker fram nullvisjonen som et eksempel på dette. Visjonen kan også være knyttet til innbyggernes helse og trivsel. Visjoner vedtatt i kommuneplaner kan også gjelde for trafikk sikkerhetsarbeidet, og vil med dette styrke forankringen til trafikk sikkerhetsplanen. Veilederen anbefaler at det uansett vises til målsettinger i andre plandokumenter (kommuneplan, fylkets trafikk sikkerhetsplan eller nasjonale mål (Norsk veg- og vegtrafikkplan, Norsk transportplan)).

Hovedmål er i følge veilederen langsiktige mål som skal bringe oss nærmere visjonen. Hvis visjonen er knyttet til bedre helse eller fravær av trafikk skader kan det i følge veilederen være

naturlig å knytte hovedmålet til en nedgang i personskadeulykker. Antallet ulykker i mindre kommuner er imidlertid små og kan derfor variere relativt mye fra år til år. Det er derfor ikke lett å se hvordan utviklingen fra år til år er sett i forhold til målet. Veilederen anbefaler derfor å angi etterprøvbare *deltmål* innenfor ulike tiltaksområder. Som eksempel på delmål nevnes sykkelhjelmbruken ved utgangen av planperioden.

3.2 Visjoner

I underkant av 80 prosent av de innkomne trafikksikkerhetsplanene inneholder en visjon for det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet. Det er neppe overraskende at bare 5 av 27 planer som gjelder fra før år 2000 inneholder en slik visjon.

Tabell 5: Formulerte visjoner i kommunale trafikksikkerhetsplaner

Visjoner	Planene gjelder fra år (antall planer)									I alt
	Før 2000	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Ikke angitt	
Nullvisjonen	3	26	59	44	38	27	25	6	1	229
Egendefinert visjon	2	9	14	4	2	2	1	0	1	35
Ingen visjon	22	11	11	7	9	7	9	1	2	79
I alt	27	46	84	55	49	36	35	7	4	343

Plandokumentene tyder på at nullvisjonen er godt forankret lokalt. I 2/3 av planene i materialet er nullvisjonen lagt til grunn for det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet. I de øvrige planene med en formulert visjon har man valgt en lokalt definert visjon. Det er her i stor grad tatt utgangspunkt i formuleringer i gjeldende kommuneplaner om gode og trygge boforhold og trygg ferdsel i trafikken.

3.3 Hovedmål og delmål for trafikksikkerhetsarbeidet

Snaut halvparten av planene inneholder mål for nedgang i ulykker eller skader. Målformuleringene varierer betydelig i ambisjonsnivå. I noen planer er det formulert mål om null ulykker eller skader generelt eller for bestemte trafikantgrupper, som ligger opp til og åpenbart er basert på nullvisjonen. Betydelig flere planer har tallfestede mål om nedgang i ulykker eller skader i prosent eller antall, hvor målet kan variere fra en halvering til en reduksjon på rundt 10 prosent.

En nesten like stor gruppe av planer inneholder mer generelle målformuleringer om nedgang i ulykker, skader eller risiko, uten å knytte dette til konkrete tall.

Tabell 6: Mål for ulykkesreduksjon

Hovedmål for endring i ulykker/skader	Planene gjelder fra år (antall planer)									
	Før 2000	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Ikke angitt	I alt
Ingen ulykker eller skader	1	3	3	2	1	1	0	1	0	12
Færre ulykker/skader - tallfestet	7	10	23	15	12	6	5	2	0	80
Færre ulykker/skader - ikke tallfestet	3	9	11	12	12	10	11	3	1	72
Ingen mål for endring	16	24	47	26	24	19	19	1	3	179
I alt	27	46	84	55	49	36	35	7	4	343

Noen planer er som tidligere nevnt utarbeidet som tiltaksplaner for fysiske tiltak, som først og fremst skulle tjene som grunnlag for å få tildelt statlige tilskuddsmidler. Dette er stort sett eldre planer. Disse inneholder i liten grad mål og føringer for trafikksikkerhetsområdet. I langt flere planer har man valgt å ikke legge til grunn tallfestede mål for reduksjon i ulykker eller skader, ettersom ulykestallene er små og varierer betydelig fra år til år, og det derfor er vanskelig å vurdere ulykkesutviklingen i forhold til et mål.

Man har i stedet valgt å basere seg på overordnede mål for kommunal utvikling hentet fra kommuneplanen og/eller å sette mål for tilstand eller tiltak innenfor ulike satsings- eller tiltaksområder, som det er lettere å følge opp. Tilstandsmål refererer til kvaliteten på veg- og trafikkmiljøet og trafikantatferd som er av betydning for trafikksikkerheten, mens tiltaksmål refererer til tiltak som skal gjennomføres for å nå tilstandsmål eller mål for ulykkesreduksjon.

Tabell 7: Overordnede mål og tilstands/tiltaksmål knyttet til tiltaksområder

Overordnede mål
Trivsel og trygge bo - og nærmiljø Trygg og sikker ferdsel i trafikken Prioritere trygghet og sikkerhet foran framkommelighet og biltrafikk Bedre trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper
Tilstandsmål
Mer bruk av sikkerhetsutstyr Bedre tilbud for fotgjengere og syklister Sikrere skoleveger Mindre trafikk/bedre forhold i bolig- og sentrumsområder Mer gang- og sykkeltrafikk og mindre biltrafikk Redusert utrygghetsfølelse i trafikken Bedre trafikkultur hos barn og voksne
Tiltaksmål - samarbeid/samordning
Tiltak for bedre samordning av ulike etaters trafikksikkerhetsarbeid Etablere samarbeidsrutiner
Tiltaksmål - kommunal planlegging
Sterkere vektlegging av trafikksikkerhet som premiss i kommuneplanleggingen Ivareta trafikksikkerhet bedre i arealplanlegging, reguleringsplaner og utbyggingssaker
Tiltaksmål - kontroll og overvåking
Fokus på promillekjøring og uvetting kjøring Bedre samarbeidet med politi og mer synlig politi på vegene
Tiltaksmål - trafikantrettet
Økt innsats innenfor holdningsskapende trafikksikkerhetsopplæring Innsats for å endre risikoatferd Prioritere forebyggende trafikkopplæring
Tiltaksmål - fysiske tiltak
Tiltak for å bedre vegstandarden Tiltak på ulykkesbelastede steder Tiltak for å gi fotgjengere og syklister et bedre transporttilbud Øke kvaliteten på skilting og oppmerking Opprusting av nærrområder til skoler og barnehager
Tiltaksmål - fartsreducerende tiltak
Redusere fartsøvertredelser Fartsgrense 30 og fartshumper i bolig- og sentrumsområder

I 3/4 av planene i materialet (256 planer) er det formulert slike overordnede mål eller mål som refererer til tilstand eller tiltak. Tabell 7 viser en sammenfatning av typer mål som går igjen i

mange plandokumenter, og som dermed kan sies å være ”typiske” kommunale trafikksikkerhetsmål.

Et gjennomgående trekk ved tilstandsmålene er prioriteringen av gang- og sykkeltrafikk, sikrere skoleveger og bedre trafikkforhold i bolig- og sentrumsområder. Mål knyttet til mer bruk av sikkerhetsutstyr og bedre trafikantatferd går også igjen i mange kommunale planer.

I mange kommunale planer er det formulert delmål knyttet til satsings- eller tiltaksområder. Disse omfatter alle sentrale områder innenfor det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet. Det bør nevnes at noen planer også omfatter tiltak og mål knyttet til å utvikle en kommunal reise og transportpolicy, herunder å påvirke kommunalt ansatte til en mer trafikksikker atferd.

Rundt 15 prosent av planene (54 planer) inneholder verken mål knyttet til ulykkesreduksjon eller tilstands- eller tiltaks mål knyttet til tiltaksområder. Dette gjelder halvparten av planene som er utarbeidet før 2000, hvor flere er enkle tiltaksplaner for fysiske tiltak. De fleste av planene uten formulerte mål gjelder imidlertid fra år 2000 eller senere. De omfatter kommuner av ulike størrelse, fra de med under 1000 innbyggere til en bykommune med over 50 000 innbyggere.

Oversikten viser at mange kommunale trafikksikkerhetsplaner har tatt utgangspunkt i nasjonale og fylkeskommunale planer og mål ved formulering av mål for trafikksikkerhetsarbeidet. Videre er kommuneplanene i stor grad lagt til grunn ved formulering av visjoner og mål. Sett under ett har de kommunale planene i større grad tatt utgangspunkt i tilstands- og tiltaks mål enn mål for ulykkesreduksjon.

Alt i alt synes anbefalingene i Håndbok å være fulgt opp i de fleste planene når det gjelder formulering av visjoner og mål.

4. Registreringer og problemanalyse

4.1 Sentrale føringer

Håndbok 209 anbefaler en oversikt over ulykkes situasjonen i kommunen som omfatter hva slags ulykker som skjer, hvor ulykkene skjer, når ulykkene skjer (tid på døgnet) og hvem som rammes av ulykkene (alders- og trafikantgrupper). Aktuelle datakilder er politirapporterte ulykker, ulykker registrert ved legevakt/sykehus/primærlege, ulykker meldt til forsikringsselskaper. Siden tallet på politirapporterte ulykker i mindre kommuner er små, kan analysegrunnlaget bli spinkelt selv om mange års ulykker benyttes, og veilederen peker derfor på forsikringsrapporterte ulykker/uhell og ulykker registrert ved legevakt/sykehus/primærlege som supplerende datakilder som kan benyttes for å få et riktigere bilde av ulykkes situasjonen.

Veilederen peker videre på spørreundersøkelser og skoleundersøkelser hvor trafikantene ut fra egne vurderinger angir trafikkfarlige steder som nyttig for å få et helhetlig bilde av trafikkfarlige steder. Dette kan omfatte undersøkelser av hvor folk føler seg utrygge, hva de oppfatter som farlig og egenrapportering av uhell. Kombinert med faglige vurderinger og befaringer kan man få identifisert steder med reell høy ulykkesrisiko, selv om det ennå ikke er blitt registrert ulykker.

4.2 Ulykkesregistreringer og analyse

Av de 343 planene i materialet inneholder 85 prosent (290 planer) en beskrivelse av situasjonen i kommunen når det gjelder ulykkessituasjon og/eller trafikkforhold. Situasjonsbeskrivelsen varierer stort i innhold og omfang. Ulykkesregistreringene omfatter i hovedsak bare politirapporterte ulykker. I 70 planer er det også gjort bruk av materiale om ulykker/uhell meldt til forsikringsselskapene, mens det i noen få planer er gjort bruk av ulykkesdata hentet fra sykehus/legevakt/primærhelsetjeneste. En ”grovsortering” av planene når det gjelder situasjonsbeskrivelsen gir følgende bilde:

- Om lag halvparten av planene inneholder en beskrivelse av situasjonen i kommunen når det gjelder ulykker og trafikale forhold som stort sett er i tråd med anbefalingene i Håndbok 209. Situasjonsbeskrivelsen varierer betydelig i innhold og omfang når det gjelder tallmateriale, kommentarer og analyser. Noen planer inneholder en omfattende ulykkesstatistikk og analyse. I tillegg til ulykkesstatistikk inneholder en del planer også en gjennomgang av ulykkesutsatte punkter og strekninger på vegnettet. En del planer peker med utgangspunkt i situasjonsbeskrivelsen på utfordringer framover.
- Rundt ¼ av planene inneholder et kortfattet statistisk materiale om ulykker og trafikk, med hovedsakelig presentasjon av hovedtall for ulykker og skader og med lite kommentarer og konklusjoner. Rundt 10 prosent av planene inneholder bare verbale beskrivelser av ulykkessituasjon, trafikk eller andre forhold uten statistisk materiale.
- De øvrige (planene i materialet (vel 50 planer) har ingen situasjonsbeskrivelse av ulykker eller trafikkforhold i kommunen.

Det er altså betydelige forskjeller mellom planene når det gjelder situasjonsbeskrivelsens omfang og innhold. Ettersom trafikksituasjonen og ulykkesbildet varierer betydelig mellom kommunene når det gjelder omfang og kompleksitet, kan dette ha gitt seg utslag i situasjonsbeskrivelsen. Over 60 prosent av planene fra kommuner med over 10000 innbyggere har situasjonsbeskrivelser stort sett i tråd med Håndbok 209, mens tilsvarende tall for kommuner med under 10000 innbyggere er rundt 40 prosent. 9 av 10 planer fra større kommuner i materialet med over 50 000 innbyggere har en situasjonsbeskrivelse som stort sett er i tråd med Håndbok 209. Det må likevel legges til at man uansett kommunestørrelse finner planer med situasjonsbeskrivelser som varierer betydelig i innhold og omfang, og planer hvor ulykkessituasjonen ikke er beskrevet.

Halvparten av planene utarbeidet før år 2000 inneholder en situasjonsbeskrivelse. Det samme gjelder 1 av 11 planer utarbeidet før 1998. Tilsvarende tall for planene utarbeidet etter år 2000 er i underkant av 90 prosent. Slike ulikheter bør rimeligvis sees i sammenheng med at mange eldre planer utarbeidet før 1998 først og fremst hadde som siktemål å få tildelt tilskuddsmidler, og at de ikke var utarbeidet etter noen overordnet mal (Håndbok 209 forelå i 1998). Etter hvert som veilederen ble mer kjent ute i kommunene er den mer blitt tatt i bruk.

Materialet viser at Håndbok 209 i varierende grad er blitt fulgt opp.

Den store ulikheten mellom kommunene når det gjelder trafikksituasjon og ulykkesbilde gjør at trafikksikkerhetsproblemene varierer betydelig, og at det er vanskelig å peke på klare fellestrekk. Eksempelvis er det i mindre kommuner og/eller kommuner med relativt spredt bosetting riksvegene som dominerer trafikk- og ulykkesbildet, med utforkjørings- og møteulykker. I større og mer tettbebygde kommuner med stor trafikk er trafikk- og

ulykkesbildet vesentlig mer komplisert. Ulykker på kommunale veger, kryssulykker, ulykker ved påkjøring bakfra og ulykker med fotgjengere og syklistene innblandet er mer dominerende i ulykkesbildet.

4.3 Kartlegging av farlige steder

Om lag 70 prosent av planene i materialet (241 planer) inneholder en beskrivelse av farlige punkter og strekninger i kommunen og behov for tiltak etter at det er foretatt en kartlegging. Dette gjelder planer utarbeidet i 1998 eller senere. Som nevnt under pkt 2.2 bygger denne kartleggingen hovedsakelig på spørreundersøkelser og andre henvendelser utad til etater, organisasjoner og allmennheten, samt egne befaringer.

Det er først og fremst skoleveger som har stått i sentrum for denne kartleggingen. Spørreundersøkelsene om farlige punkter og strekninger er primært rettet mot skoleveger. Skolevegsundersøkelser inngår i praktisk alt kartleggingsarbeid som er foretatt. I rundt 60 planer omfatter kartleggingen bare skoleveger.

Kartleggingene synes i hovedsak å ha vært basert på spørreundersøkelser til skoleelever og foresatte og til andre grupper, hvor det er spurt om steder hvor de føler seg utrygge og som de oppfatter som farlige. I mange kommuner er dette materialet supplert gjennom befaringer. Resultatet av dette kartleggingsarbeidet er i mange planer dokumentert gjennom oversikter over punkter og strekninger med problembeskrivelser og forslag til tiltak.

I de fleste kommunale planene kan anbefalingene i Håndbok 209 sies å være fulgt opp. De rundt 100 plandokumentene hvor det ikke framgår at det er foretatt kartlegginger av farlige steder omfatter både nye og eldre planer, og store kommuner så vel som små kommuner, uten at det kan pekes på noen tendens i en bestemt retning.

5. Satsingsområder og tiltak

5.1 Sentrale føringer

Håndbok 209 peker på at for å oppnå økt innsats i trafikksikkerhetsarbeidet, må alle virkemidler innenfor kommunenes myndighetsområde tas i bruk. Kommunene vil ha direkte ansvar for tiltak på kommunale veger, arealplanlegging/lokalisering, trafikkopplæring i barnehage og grunnskole og trafikantinformasjon. Når det gjelder riks- og fylkesvegnettet, bør kommunene spille en aktiv rolle ved å fremme forslag til tiltak og påvirke prioriteringene som gjøres på fylkes- og nasjonalt nivå. Trafikksikkerhetsarbeidet er tverrfaglig, og omfatter mange sektorer. Veilederen understreker derfor viktigheten av at det utarbeides sektorovergrepene planer som koordinerer dette arbeidet. Veilederen peker på at det for hvert tiltak klart bør framgå:

- En beskrivelse av tiltaket og hva man ønsker å oppnå
- Hvilken etat/organisasjon som har ansvar for å få tiltaket gjennomført og medvirkende etater/organisasjoner
- Når tiltaket skal være gjennomført
- Forutsetninger for at tiltaket skal bli gjennomført (penger, stillinger mv.)

Veilederen anbefaler å definere satsingsområder for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Dette kan f.eks. være et område som peker seg ut på grunnlag av ulykkesituasjonen.

Tabell 8: Virkemidler i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet (kilde: Håndbok 209)

Virkemidler	Direkte underlagt kommunene	Kommunal deltakelse gjennom samarbeid med og påvirkning av fylke, stat eller organisasjoner
Tiltak på kommunale veger	X	
Tiltak på riks- og fylkesveger		X
Arealplanlegging/lokalisering	X	
Trafikkopplæring i barnehage/grunnskole	X	
Trafikkopplæring i videregående skole		X
Overvåking og kontroll		X
Trafikantinformasjon	X	X
Tiltak utenfor det tradisjonelle trafikksikkerhetsarbeidet (tiltak mot rus, kriminalitet)	X	X

5.2 Oppbygging av planene og omfanget av tiltak – noen hovedtrekk

Det er betydelige forskjeller mellom de kommunale trafikksikkerhetsplanene når det gjelder oppbygging og innhold. I rundt 40 prosent av planene er trafikksikkerhetsplanen strukturert i en rekke satsingsområder. Disse er utformet på flere ulike måter. En del planer har formulert en rekke ulike strategier rettet mot f.eks. ulike trafikantgrupper og som omfatter ulike typer tiltak. Noen andre planer har satt noen få trafikant- eller aldersgrupper i fokus for trafikksikkerhetsplanen. Dette er i første rekke barn og unge, fotgjengere og syklistene. Sikring av skoleveger, nærmiljø og boligområder er også satsingsområder som går igjen i mange planer.

I noen planer med definerte satsingsområder er satsingen hovedsakelig gruppert etter inndelingen fysiske tiltak – atferdsrettede og holdningsskapende tiltak. En del planer har også en inndeling i kortsiktige og langsiktige tiltak, som igjen kan være gruppert etter satsingsområder.

Tabell 9: Tiltaksområder i kommunale trafikksikkerhetsplaner

Tiltaksområder	Andel av kommunale planer hvor tiltaket inngår
Tiltak på kommunale veger	99 %
Tiltak på riks- og fylkesveger	96 %
Arealplanlegging/lokalisering	30 %
Trafikkopplæring	86 %
Overvåking og kontroll	44 %
Trafikantinformasjon	85 %
Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen	34 %
Andre tiltak (utenfor det tradisjonelle trafikksikkerhetsarbeidet mv.)	20 %

De øvrige planene i materialet har ikke klart definerte satsingsområder, men har i hovedsak gruppert tiltakene etter tradisjonelle fag- og ansvarsområder (fysiske tiltak, kontroll og overvåking, trafikantopplæring, informasjon mv.).

Nesten alle planer inneholder fysiske tiltak på riks-, fylkes- og kommunale veger. Trafikantrettede tiltak som opplæring, informasjon, kampanjer og holdningspåvirkning for

øvrige inngår også i de langt fleste planene. På den andre siden inneholder under halvparten av planene tiltak knyttet til overvåking og kontroll, rundt 1/3 av planene inneholder organisatoriske tiltak, mens under 1/3 av planene omfatter trafikksikkerhetsarbeid knyttet til arealplanlegging og lokalisering.

Sett under ett er altså tiltak på veg og trafikantrettede tiltak godt innarbeidet i kommunale trafikksikkerhetsplaner. Undersøkelsen av trafikksikkerhetsarbeidet i fylker og kommuner gjennomført av Universitet i Stavanger og RF-Rogalandsforskning (Berg og Olsen 2005) trekker en tilsvarende konklusjon (jfr. kap. 1.2).

Derimot er arealplanlegging og lokalisering, som er et kommunalt ansvar, i liten grad trukket inn i trafikksikkerhetssammenheng. Det samme gjelder organisering av arbeidet. Bildet på landsbasis er altså at ikke alle virkemidler innenfor kommunenes myndighetsområde er tatt i bruk i kommunale trafikksikkerhetsplaner.

5.3 Tiltak på veg

Når det gjelder tiltak på kommunale veger og fylkesveger, satte Håndbok 209 følgende krav til dokumentasjon for at tiltakene skulle få tildelt statlige tilskuddsmidler fra og med år 2001:

- Tiltakene må være beskrevet og stedfestet
- Tiltakene må begrunnes
- Tiltakene må kostnadsberegnes
- Finansiering må angis
- Det må angis når tiltaket skal gjennomføres
- Tiltakene må være prioritert

Når det gjelder riksveger anbefaler veilederen en prioritert liste over tiltak som kommunen mener bør gjennomføres på riksvegene. Å synliggjøre dette i de kommunale planene er en måte å spille dette inn på overfor de rette myndigheter.

Gjennomgangen av plandokumentene viser at for planlagte tiltak på kommunale veger inneholder vel halvparten av planene prioriterte tiltakslistor med tiltaksbeskrivelse og stedfesting, kostnadsanslag, og ansvarlig instans for gjennomføring av tiltakene. Ingen planer utarbeidet før 1999 inneholder slike tiltaksbeskrivelser. Rundt 40 prosent av planene inneholder noe enklere tiltakslistor hvor kostnader ikke er angitt. Øvrige planer inneholder tiltaksbeskrivelser av ulikt innhold og omfang, herunder enkle oppstillinger, beskrivelse av innkomne forslag og omtaler av enkelttiltak. Strengt tatt innebærer dette at tiltaksbeskrivelsen i vel halvparten av planene er i tråd med kravene som ble formulert i Håndbok 209. Men ettersom ordningen med statlige tilskuddsmidler bortfalt fra og med år 2001, har det vært opp til fylkeskommunene å avgjøre om kravene skulle videreføres.

Når det gjelder riksveger og fylkesveger, inneholder halvparten av planene tiltakslistor med kostnadsanslag, mens rundt 40 prosent av planene har tiltakslistor uten angitte kostnader. Som nevnt er dette ment som innspill fra kommunenes side overfor annen vegmyndighet. Tiltaksbeskrivelsene spenner over en lang rekke tiltak, fra større og kostnadskrevende tiltak til mindre punkttiltak og trafikkreguleringer. De tiltak som går mest igjen i de kommunale planene er:

- Fartsbegrensninger (særlig i boligområder og på skoleveger)

- Trafikksanering og trafikkregulering i tettstedsområder - herunder å begrense trafikken på samle- og atkomstveger, redusere biltrafikk i sentrumsområder og lede gjennomgangstrafikken utenom
- Gang- og sykkelveger/sykkelruter
- Fotgjengeroverganger
- Fortau
- Vegbelysning
- Drift og vedlikehold: herunder vinterdrift, skilting og oppmerking, siktutbedringer
- Utbedring av vegkropp og tverrfall
- Kryssutbedringer
- Utbedring av farlige punkter og strekninger (skoleveger høyt prioritert)
- Tilrettelegging av skoleområder, herunder sikring av steder for av- og påstigning til/fra skolebuss og snuplasser
- Utbedring av busslommer og holdeplasser

Sikring av skoleveger og tilrettelegging for fotgjengere og syklister er gjennomgående høyt prioritert i de kommunale planene. I undersøkelsen fra Universitet i Stavanger og RF-Rogalandsforskning (Berg og Olsen 2005) er det tilsvarende pekt på at kommunene fokuserer på tiltak i områder der barn ferdes.

Tabell 10: Foreslåtte tiltak på kommunale veger, fylkesveger og riksveger

Fysiske tiltak på kommunal veg	Antall planer
Prioriterte tiltakslistor med kostnader	189
Tiltakslistor uten kostnader angitt	135
Ulike tiltaksbeskrivelser	17
Ikke angitt	2
I alt	343
Fysiske tiltak på riksveg og fylkesveg	Antall planer
Prioriterte tiltakslistor med kostnader	168
Tiltakslistor uten kostnader angitt	144
Ulike tiltaksbeskrivelser	17
Ikke angitt	14
I alt	343

Fartsreduserende tiltak inngår i vel 2/3 av planene. Dette omfatter først og fremst tiltak i sentrums- og boligområder og på skoleveger, med hovedvekt på etablering av fartssoner (30 og 40-soner) og fartshumper. For øvrig går forslagene til tiltak på endrede fartsgrenser på angitte vegstrekninger, bla. endret fartsgrense fra 80 km/t til 70 eller 60 km/t.

5.4 Lokalisering og arealbruk

Veilederen framhever dette som et av de viktigste virkemidlene på lang sikt i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet. Lokalisering og arealbruk er i hovedsak styrt gjennom kommuneplanens arealdel og reguleringsplaner. Det kan i trafikksikkerhetsplanen henvises til planer og vedtak som omhandler lokalisering og arealbruk og pekes på enkeltpunkt som er sentrale ut fra trafikksikkerhetshensyn.

Vel 100 planer inneholder tiltak knyttet til lokalisering og arealbruk. Dette gjelder planer fra både større bykommuner og små kommuner. Bare 3 av 27 planer laget før år 2000 inneholder slike tiltak.

Tiltakene går først og fremst ut på å etablere rutiner og prosedyrer slik at trafikksikkerhetshensyn blir bedre ivaretatt i arealplaner, reguleringsplaner og byggeplaner. Planene varierer noe i tiltaksbeskrivelsene, fra generelle formuleringer til mer konkrete tiltaksbeskrivelser.

5.5 Opplæring i skole og barnehage

Håndbok 209 framhever trafikkopplæring i skole og barnehage som det kanskje mest sentrale kommunale virkemidlet i trafikksikkerhetsarbeidet. Læreplanen (L97) har her gitt nye muligheter for å integrere trafikkopplæringen og det holdningsskapende arbeidet i undervisningen. Kommunen bør også benytte mulighetene til samarbeid med de videregående skolene for å drive trafikkopplæring og atferdspåvirkning, og innarbeide tiltak i trafikksikkerhetsplanen.

Som nevnt inngår trafikkopplæring i skole og barnehage i 85 prosent av planene i materialet (294 planer). Det er betydelige forskjeller mellom planene når det gjelder tiltaksbeskrivelsens omfang, innhold og detaljeringsgrad. Vel 40 prosent av disse planene inneholder tiltakslistor med tiltaksbeskrivelser, ansvarlig for gjennomføring, og når tiltaket skal gjennomføres. Kostnader er angitt i et relativt lite antall planer. Dette har i stor grad å gjøre med at dette er tiltak som inngår i den løpende kommunale virksomheten, og dermed dekkes innenfor ordinære budsjettammer. I tillegg til trafikkundervisning i barnehage og skole kan tiltaksområdet også omfatte kursing av lærere, aktiviteter knyttet til skolestart mv, i samarbeid med Trygg Trafikk, vegvesenet og andre aktører.

Tabell 11: Trafikkopplæring i skole og barnehage

Trafikkopplæring	Planen gjelder fra (antall planer)									
	Før 2000	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Ikke angitt	I alt
Tiltakslistor	5	18	37	20	26	8	9	3	1	127
Generelle beskrivelser/omtale	12	25	40	29	18	19	19	4	2	168
Tiltaket inngår ikke	10	3	7	6	5	9	7	0	1	48
I alt	27	46	84	55	49	36	35	7	4	343

Tiltaksbeskrivelsen i øvrige planer er hovedsakelig generelle beskrivelser av ulikt omfang, hvor det i mindre grad eller ikke framgår når tiltak skal gjennomføres og hvem som har ansvaret. Noen av tiltaksbeskrivelsene er korte omtaler av hva som bør gjøres eller har karakter av tilrådinger. 5 av 11 planer utarbeidet før 1988 inneholder tiltak rettet mot trafikkopplæring. Alle er generelle tiltaksbeskrivelser.

De nesten 50 planene hvor trafikkopplæring ikke er tatt inn som tiltak omfatter både eldre og nyere planer. De fleste gjelder fra 2000 eller senere, og omfatter store så vel som små kommuner.

Som nevnt i kap 1.2 peker undersøkelsen fra Universitet i Stavanger og RF-Rogalandsforskning (Berg og Olsen 2005) på at opplæring i skole og barnehage er et av de tiltakene kommunene tillegger stor vekt.

5.6 Informasjon og kampanjer

Veilederen framhever betydningen av lokalt tilpassede kampanjer og informasjonstiltak, og at det er gunstig å koordinere lokale kampanjer med sentrale kampanjer. Ansvaret bør plasseres et sted i den kommunale administrasjonen, og det bør samarbeides med organisasjoner i lokalmiljøet. Samarbeid med mediene framheves som viktig.

Tiltaksområdet inngår i ca 85 prosent av planene (vel 290 planer), og omfatter en rekke ulike aktiviteter. Også for dette tiltaksområdet er det betydelige forskjeller mellom planene når det gjelder tiltaksbeskrivelsens omfang, innhold og detaljeringsgrad. Nesten halvparten av disse planene inneholder tiltakslistor med tiltaksbeskrivelser, ansvarlig for gjennomføring og tidspunkt for gjennomføring av tiltakene. Et fåtall av planene har angitt tiltakskostnader.

I de øvrige planene er tiltaksbeskrivelsen mer generelle omtaler av ulikt omfang, hvor det i mindre grad eller ikke framgår når tiltak skal gjennomføres og hvem som har ansvaret. Noen av tiltaksbeskrivelsene er korte formuleringer eller tilrådinger av hva som bør gjøres.

Tabell 12: Informasjon og kampanjer i kommunale trafikksikkerhetsplaner

Målgruppe	Tiltak
Generelle tiltak (alle)	Informasjon gjennom mediene Aksjoner/ kampanjer rettet mot barn, ungdom, eldre mv. Informasjonsmaterieil til innbyggerne Sikkerhetsuke, temadager Utdeling av trafikksikkerhetspris
Tiltak rettet mot barn	Sikring av barn – herunder informasjon gjennom helsestasjon/ skolehelsetjenesten Utdeling av refleksutstyr Barnas trafikklubb Barnas trafikkuke Følgeordninger for skolebarn Informasjon/kampanjer i media i forbindelse med skolestart Sykling, sykkelatferd, sykkelprøve
Tiltak rettet mot ungdom	Kampanjer rettet mot ungdom, herunder "Sei i frå" / 18/40 Opplæring av foreldre som driver øvelseskjøring Informasjon overfor foreldre/foresatte om trafikksikkerhetstiltak
Andre alders/trafikantgrupper	Tiltak overfor eldre Repetisjonskurs for bilførere Informasjon og kampanjer rettet mot MC- miljøer
Arbeidsliv/næringsliv	Trafikksikkerhet som del av HMS-arbeidet i kommunen/i bedrifter Holdningsskapende arbeid i næringslivet

I den grad dette framgår av tiltaksbeskrivelsene, omfatter tiltaksområdet mange ulike typer aktiviteter rettet mot ulike målgrupper, hvor ansvaret hører inn under flere aktører. Det er her lagt opp til et omfattende samarbeid mellom kommunale etater, Trygg Trafikk, Statens vegvesen, organisasjoner, idrettslag, fritidsklubber og andre. Tabell 11 inneholder en sammenfatning og hovedgruppering av tiltak som inngår i mange kommunale planer.

Tiltak rettet mot barn og ungdom er et gjennomgående satsingsområde. I de aller fleste planer hvor informasjon og kampanjer inngår som tiltaksområde er barn og unge sentrale målgrupper.

5.7 Kontroll og overvåking

Kontroll og overvåking er virkemidler som kommunen ikke rår over. Håndbok 209 peker likevel på at tiltak på dette området gjennom samarbeid med politiet og Statens vegvesen kan tas med i trafikksikkerhetsplanen.

Sammenlignet med de andre trafikantrettede tiltaksområdene har overvåking og kontroll en mindre framtrødende plass i de kommunale trafikksikkerhetsplanene. Tiltaksområdet inngår i under halvparten av planene. Tiltaksbeskrivelsene er gjennomgående kortfattet. De inngår dels i tiltakslistor med tiltaksbeskrivelse og ansvar for tiltaket, dels er de mer generelle beskrivelser av behovet for kontroll og overvåking og hva som bør gjøres. Slik det framgår av tiltaksbeskrivelsene, er det politiets atferdskontroller (fart, promille, sikkerhetsutstyr mv.) som det er mest fokusert på. Over halvparten av planene hvor kontroll og overvåking inngår omfatter bare politiets kontroller. I de øvrige planene inngår både politikontroller og Statens vegvesens kontroller (kjøretøy og sikkerhetsutstyr) i tiltaksbeskrivelsen.

5.8 Organisatoriske tiltak

Veilederen peker på flere muligheter. En mulighet er å etablere trafikksikkerhetsutvalg for å ivareta samordning av trafikksikkerhetsarbeidet på tvers av sektorer. En annen mulighet er å integrere trafikksikkerhetsarbeidet med ulykkesforebyggende arbeid i andre sektorer, f.eks. etter mønster av "Trygge lokalsamfunn". En tredje mulighet er å kople trafikksikkerhetsarbeidet til det miljørettede arbeidet i kommunen.

Som nevnt er det et fåtall av kommunene hvor det har vært organer som har ivaretatt et helhetlig og koordinerende ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet. Organisatoriske tiltak for å styrke trafikksikkerhetsarbeidet er likevel tatt inn som tiltaksområde i bare rundt 1/3 av de kommunale planene. En "grovsortering" av planene etter tiltaksbeskrivelse viser at foreslåtte tiltak på dette området først og fremst dreier seg om å etablere organer for å koordinere det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet. Som nevnt har mange kommunale planer blitt utarbeidet av tverretatlige prosjekt- eller arbeidsgrupper. Det er foreslått å gjøre slike grupper permanente. Viktige ansvarsområder er å følge opp gjeldende trafikksikkerhetsplaner, ivareta revisjon og rulling av planene, uttale seg om saker av trafikksikkerhetsmessig betydning som er til behandling i kommunale organer, og ellers ivareta behovet for koordinering på tvers av sektorer.

Noen planer inneholder forslag til hvordan man kan få til et bedre og mer formalisert samarbeid mellom sektorer uten å gå veien om å etablere særskilte trafikksikkerhetsorgan. Det dreier seg om å etablere rutiner og prosesser, f.eks. jevnlig tverretatlige trafikksikkerhetsmøter, eller at trafikksikkerhet er fast tema på ledermøter i kommuneadministrasjonen.

Videre er det i noen planer skissert tiltak for å ivareta trafikksikkerhetsarbeidet bedre i kommuneadministrasjonen. Dette kan være å oppnevne trafikksikkerhetskoordinator i kommuneadministrasjonen, oppnevne trafikksikkerhetsansvarlige innenfor hver sektor, plassere trafikksikkerhetsansvar på stilling, og ellers etablere rutiner for saksbehandling, koordinering og oppfølging.

I noen planer har man vært opptatt av hvordan trafikksikkerhet kan integreres bedre i øvrig kommunal planlegging, og har foreslått å etablere prosedyrer og rutiner for å ivareta trafikksikkerhet i planarbeidet.

Tabell 13: Organisatoriske tiltak i kommunale trafikksikkerhetsplaner

Organisatoriske tiltak	Antall planer
Etablere permanent kommunalt trafikksikkerhetsorgan (gruppe, forum etc.)	61
Rutiner og prosesser for bedre/mer formalisert samarbeid mellom etater	15
Styrke trafikksikkerhetsarbeidet administrativt - ansvars plassering og rutiner	11
Integrere trafikksikkerhet i kommunale planer	19
Etablere ulykkesregistrering i kommunen (ulykkesgruppe, samarbeid med andre mv.)	5
Annet (lokale utvalg, ulike samordningsgrupper etc.)	5
Ingen tiltak	227
I alt	343

Av øvrige tiltak beskrevet i kommunale planer kan nevnes å etablere en egen ulykkesregistrering i kommunen.

Det bør nevnes at materialet omfatter 12 kommuner hvor trafikksikkerhetsarbeidet inngår i øvrig ulykkesforebyggende arbeid i kommunen innenfor rammen av "Trygge lokalsamfunn".

I følge undersøkelsen fra Universitet i Stavanger og RF-Rogalandsforskning (Berg og Olsen 2005) synes mobiliseringen rundt planarbeidet av etater, skoler, barnehager, organisasjoner, foreninger og innbyggere å ha ført til etablering av mer eller mindre permanente tverretatlige administrative trafikksikkerhetsgrupper i mange kommuner.

5.9 Andre tiltak

Veilederen beskriver mulige tiltak utenfor det tradisjonelle trafikksikkerhetsarbeidet. Bla er generelt forebyggende arbeid når det gjelder rusmidler og kriminalitet av stor betydning for trafikksikkerheten ettersom bilen ofte anvendes ved kriminelle handlinger og på en slik måte at det medfører stor risiko for både lovbrøttere og omgivelser. Tiltak på dette området bør i følge veilederen påpekes i planen.

Rundt 1/5 av planene i materialet inneholder forslag til andre typer tiltak enn de som er beskrevet foran. Dette omfatter en rekke ulike tiltak. De fleste tiltakene er rettet mot å etablere eller forbedre eksisterende skoleskysstilbud. Øvrige tiltak kan grupperes som følger:

- Ulike lokale prosjekter (nullvisjonsprosjekt, sykkelvegnett, MPG, aktivitetspark, scooter)
- Tilrettelegging for kollektivtransport og miljøtiltak
- Særskilte transporttjenester (ambulansetjeneste, tilbud til funksjonshemmede mv.)
- Diverse aktiviteter (befaringer, trafikksikkerhetspris mv.)

I bare noen få planer er arbeid knyttet opp mot rusmidler og kriminalitet som del av trafikksikkerhetsarbeidet tatt inn som tiltaksområde.

6. Oppfølging og evaluering

6.1 Budsjettmessige og administrative konsekvenser av tiltakene i planene

Håndbok 209 anbefaler at det lages en samlet oversikt over hvilke bevilgninger og administrative konsekvenser (f.eks. nye stillinger) som gjennomføringen av de foreslåtte tiltakene medfører for kommunen. De behovene som er forutsetningen for gjennomføring av trafikksikkerhetsplanen må gjenspeiles i kommunens økonomiplan.

Om lag 45 prosent av planene i materialet (vel 150 planer) inneholder et eget punkt om økonomiske og administrative konsekvenser. Det er i hovedsak budsjettmessige konsekvenser som er beskrevet. Det er et lite antall planer hvor det er redegjort for administrative konsekvenser i form av behov for nye stillinger osv.

Beskrivelsen varierer en god del i omfang og innhold. De fleste av disse 150 planene (vel 75 prosent) inneholder oversikter i tall over budsjettmessige konsekvenser og behov for bevilgninger. Oversikten omfatter dels økonomiske konsekvenser av alle tiltak foreslått i planen som kommunen har ansvaret for, mens oversikten i andre planer bare omfatter kommunale investeringstiltak.

Andre planer inneholder en verbal og mer generell omtale av budsjettmessige konsekvenser.

Det er altså et mindretall av kommunale trafikksikkerhetsplaner hvor anbefalingene i Håndbok 209 på dette punktet er fulgt opp.

6.2 Rutiner for oppfølging og rullering/revisjon

Veilederen understreker betydningen av at noen har ansvaret for oppfølging av planen. Det anbefales at det utarbeides årlige statusrapporter som legges fram for kommunestyret. Dette arbeidet kan f.eks. tillegges styringsgruppa som har ledet arbeidet med trafikksikkerhetsplanen. Det anbefales videre at det ved slutten av planperioden gjøres en samlet evaluering av planen, ettersom dette vil være et viktig erfaringsgrunnlag ved rullering av planen. Hvordan planen skal følges opp og evalueres bør tas med som eget punkt i plandokumentet.

Oppfølging og rullering/revisjon av planene er tatt inn som eget punkt i 2/3 av planene i materialet. I de langt fleste av disse planene framgår det ganske konkret hvordan planene skal følges opp eller når de skal evalueres. Slik det framgår av plandokumentene, er det her lagt opp til årlige gjennomganger av planenes tiltaksdel. Dette kan være lagt opp på flere måter.

I mange kommuner er det lagt opp til årlige rulleringer av tiltaksdelen i trafikksikkerhetsplanene. Dette gjøres stort sett i forbindelse med arbeidet med årsbudsjett og økonomiplan. I noen kommuner utarbeides det årlige tiltaksplaner og handlingsplaner.

I andre kommuner er det lagt opp til årlige evalueringer og statusgjennomgang av trafikksikkerhetsplanene når det gjelder gjennomføring av tiltak. Denne gjennomgangen er forutsatt å skje i forbindelse med kommunenes budsjettarbeid.

I mange planer framgår det av teksten at sektorene følger opp og innarbeider tiltakene i sine årsplaner og budsjetter, eller at trafikksikkerhetsgruppe/prosjektgruppe eller et hovedutvalg følger opp planen i budsjettsammenheng.

I noen plandokumenter framgår det at det er lagt opp til årlige tverretatlige møter med politiet, vegvesenet og andre.

Øvrige plandokumenter er mindre konkrete når det gjelder hvordan planene skal følges opp. I noen planer går det fram av teksten at planen skal rulleres med visse mellomrom (hvert 2 eller 4 år eller etter behov).

I andre plandokumenter framgår det at trafikksikkerhetsgruppe, andre oppfølgingsgrupper eller kommuneadministrasjonen (teknisk sektor) vil følge opp, uten at det framgår hvordan.

I noen plandokumenter heter det at planen skal følges opp eller at det er satt av midler, uten at dette er omtalt nærmere.

Tabell 14: Oppfølging og evaluering av trafikksikkerhetsplanene

Oppfølging og evaluering av trafikksikkerhetsplanene	Antall planer
Årlig rullering av tiltaksdel - innarbeiding i budsjett/økonomiplan	99
Årlig evaluering/statusgjennomgang - innarbeiding i økonomiplan/budsjett	44
Årlig oppfølging i økonomiplan/budsjett (sektorene/TS-gruppe)	49
Årlige tverrsektorielle/tverretatlige samordningsmøter	5
Periodiske rulleringer (hvert 2 eller 4 år eller ved behov)	8
TS-gruppe/kommuneadministrasjon følger opp - uten nærmere spesifisering	14
Generell omtale om at planen skal følges opp, at det er satt av midler etc.	12
Ikke angitt	112
I alt	343

De plandokumentene som ikke omtaler oppfølging av planen omfatter både eldre og nyere planer. Ingen planer utarbeidet før 1998 omtaler dette. De fleste planene gjelder imidlertid fra etter år 2000. De omfatter planer fra både små, mellomstore og store kommuner.

Anbefalingene i Håndbok 209 når det gjelder oppfølging og evaluering synes ut fra dette å være fulgt opp i de fleste planene. For 1/3 av planene er ansvars plassering ikke angitt.

7. Oppsummering og konklusjoner

Gjennomgangen viser at det er store forskjeller mellom planene når det gjelder planarbeid, hvordan planene er bygd opp, hva de inneholder, og hvordan planene er tenkt fulgt opp. Planene er også av svært ulikt omfang. Gjennomgangen kan oppsummeres i følgende punkter:

- De fleste planene synes å ha fulgt anbefalingene i Håndbok 209 når det gjelder organiseringen av planarbeidet. Mens det i første rekke teknisk sektor som har hatt det overordnede ansvaret for å utarbeide kommunale trafikksikkerhetsplaner, har det direkte ansvaret for å utarbeide planene hovedsakelig vært lagt til tverretatlige prosjektgrupper og styringsgrupper. De aller fleste planene er politisk vedtatt. På den andre siden er under halvparten av planene utarbeidet som kommunedelplaner, slik veilederen har anbefalt.

- Visjoner synes å være godt forankret i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet. De fleste planene har tatt utgangspunkt i nullvisjonen.
- Derimot er det et mindretall av planene som har tallfestede mål for reduksjon i antall ulykker eller skader, dels fordi det ofte dreier seg om små ulykkestall som varierer stort fra år til år og gjør det vanskelig å vurdere ulykkesutviklingen i forhold til et mål. I de fleste planene har man valgt å basere seg på overordnede mål hentet fra kommuneplanen, og delmål knyttet til satsings- og tiltaksområder. Tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk, sikre skoleveger og bedre trafikkforhold i bolig- og sentrumsområder og mål knyttet til bruk av sikkerhetsutstyr og bedre trafikantatferd er høyest prioritert som delmål.
- Det er store forskjeller mellom planene når det gjelder ulykkesregistrering og analyse. Om lag halvparten av planene inneholder en situasjonsbeskrivelse som stort sett er i tråd med anbefalingene i Håndbok 209. Øvrige planer har korte situasjonsbeskrivelser med litt statistikk eller bare korte verbale omtaler, eller mangler beskrivelse av ulykkesituasjonen.
- På den andre siden inneholder de fleste planene i materialet en kartlegging av farlige punkter og strekninger i kommunen i tråd med anbefalingene i Håndbok 209. Denne kartleggingen har først og fremst vært rettet mot skoleveger.
- Det er vesentlige forskjeller mellom planene når det gjelder satsingsområder og hvilke tiltak planene omfatter. Noen planer inneholder strategier eller satsingsområder rettet mot ulike problemområder (først og fremst skoleveger, nærmiljø og boligområder) eller rettet fokus mot noen målgrupper (først og fremst barn og unge, fotgjengere og syklister). I andre planer er tiltakene hovedsakelig gruppert etter tradisjonelle fag- og ansvarsområder.
- Tiltak på veg og trafikantrettede tiltak inngår i de langt fleste planene. På den andre siden er det et mindretall av planene som inneholder tiltak knyttet til overvåking og kontroll, arealplanlegging og lokalisering, og organisatoriske tiltak. På landsbasis er dermed ikke alle virkemidler kommunen har til rådighet tatt i bruk i kommunale trafikksikkerhetsplaner.
- Tiltak på kommunale veger, fylkesveger og riksveger omfatter en rekke ulike typer tiltak, fra større kostnadskrevenende tiltak til mindre punkttiltak og trafikkreguleringer. Sikring av skoleveger og tilrettelegging for fotgjengere og syklister er høyt prioritert. Tiltaksbeskrivelsen varierer betydelig i omfang og innhold. Vel halvparten av planene har en tiltaksbeskrivelse som tilfredsstiller kravene formulert i Håndbok 209.
- Fartsreduserende tiltak inngår i rundt 2/3 av planene, med hovedvekt på sentrums- og boligområder og skoleveger.
- Når det gjelder trafikantrettede tiltak, varierer tiltaksbeskrivelsene betydelig i omfang og innhold. Kostnader er angitt i relativt få planer, vesentlig fordi dette er tiltak som er ment å inngå i den løpende kommunale virksomheten og innenfor ordinære budsjettammer. Tiltak knyttet til opplæring i barnehage og skole omfatter trafikkundervisning og aktiviteter knyttet til skolestart, kursing av lærere etc.
- Informasjon og kampanjer omfatter mange ulike aktiviteter hvor mange instanser har et ansvar. Tiltak rettet mot barn og ungdom er et gjennomgående satsingsområde.

- Selv om det er et fåtall av kommunene som har hatt organer som ivaretar et helhetlig og koordinerende ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet, er det et mindretall av planene som inneholder forslag til organisatoriske tiltak. Det dreier seg i første rekke om å etablere ordninger for å koordinere kommunens trafikksikkerhetsarbeid, ved at prosjektgruppene som utarbeidet planene etableres som permanente grupper, eller ved å etablere rutiner for å få til et bedre tverrsektorielt samarbeid.
- De fleste plandokumentene inneholder et punkt om hvordan planene er tenkt fulgt opp og evaluert. I hovedsak er det lagt opp til årlige rullinger av tiltaksdelen eller årlig statusgjennomgang når det gjelder gjennomføring av tiltak. Dette forutsettes gjort i forbindelse med arbeidet med økonomiplan og årsbudsjett. På den andre siden er det et mindretall av planene som omtaler budsjettmessige og administrative konsekvenser av tiltakene, slik Håndbok 209 har anbefalt.

Noen anbefalinger

Mange kommuner er i ferd med å revidere sine trafikksikkerhetsplaner eller er i oppstarten av revisjonsarbeidet. Gjennomgangen av de kommunale planene tyder på at Statens vegvesen fortsatt bør ha en viktig rolle som kunnskapsformidler og faglig støttespiller overfor kommunene i arbeidet med kommunale trafikksikkerhetsplaner. Kartleggingen av kommunenes trafikksikkerhetsarbeid som Asplan Viak har gjennomført i Akershus og Oppland (Amundsen 2004, 2005) peker i samme retning. Faglig bistand i forhold til kommunenes planarbeid bør bla. omfatte:

- Å komme med anbefalinger når det gjelder hvilken status kommunale trafikksikkerhetsplaner bør ha (kobling mot kommuneplan) og politisk forankring av planarbeidet. Hensikten med at planene inngår i det kommunale planhierarkiet som en kommunedelplan er å sikre at planene blir fulgt opp
- Informere om tilgang til ulykkesdata. Ulykkesdata er viktig når det gjelder å avdekke problemer og som grunnlag for å prioritere tiltak. Gjennomgangen av planene kan tyde på at det er en del uvitenhet når det gjelder tilgang på og bruk ulykkesdata
- Arbeide for at planene omfatter alle viktige tiltaksområder og virkemidler innenfor kommunenes ansvarsområde. Dette gjelder i dag et mindretall av planene
- Informere om hva som bør inngå i tiltaksbeskrivelsene (ansvar og tidspunkt for gjennomføring av tiltak, kostnader mv.). Det er i dag store ulikheter mellom planene når det gjelder beskrivelse av tiltak
- Gjøre oppmerksom på at planene bør redegjøre for administrative og økonomiske konsekvenser av alle tiltak i planen som kommunen har ansvar for. Et mindretall av dagens planer redegjør for dette

Referanser

Amundsen, K.S. 2004

Evaluering av trafikksikkerhetsplaner i Oppland. Asplan Viak 2004

Amundsen, K.S. 2005

Evaluering av trafikksikkerhetsplaner i Akershus. Asplan Viak 2005

Berg, Chr. og Olsen, K.H. 1995

Hva betyr organisering for trafikksikkerhetsarbeidet i fylker og kommuner?

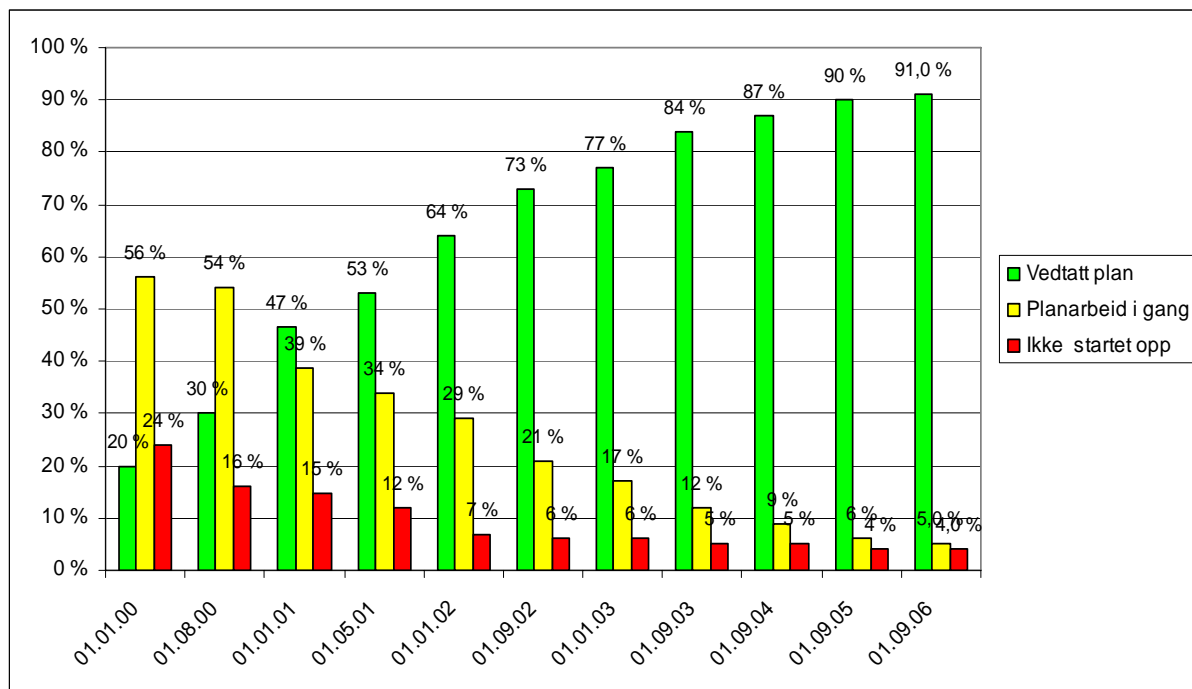
Rapport RF – 2005/025

Statens Vegvesen 1998

Håndbok 209 Kommunale trafikksikkerhetsplaner

Vedlegg

Status for kommunale trafikksikkerhetsplaner (andel av kommunene) på landsbasis fra år 2000



Status for kommunale trafikksikkerhetsplaner fylkesvis september 2006

Fylke	Antall kommuner				% -andel ikke startet opp
	Vedtatt plan	Planarbeid i gang	Ikke startet opp	Sum	
Østfold	17	0	1	18	6 %
Akershus	22	0	0	22	0 %
Oslo	1	0	0	1	0 %
Hedmark	20	0	2	22	9 %
Oppland	24	2	0	26	0 %
Buskerud	14	0	7	21	33 %
Vestfold	13	1	0	14	0 %
Telemark	17	1	0	18	0 %
Aust-Agder	14	1	0	15	0 %
Vest-Agder	14	0	1	15	7 %
Rogaland	26	0	0	26	0 %
Hordaland	30	2	1	33	3 %
Sogn og Fjordane	26	0	0	26	0 %
Møre og Romsdal	26	10	1	37	3 %
Sør-Trøndelag	24	1	0	25	0 %
Nord-Trøndelag	22	1	1	24	4 %
Nordland	41	2	1	44	2 %
Troms	21	3	1	25	4 %
Finnmark	19	0	0	19	0 %
Sum	391	24	16	431	4 %
%-fordeling pr 1.9.2006	91 %	5 %	4 %	100 %	



Statens vegvesen

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
N - 0033 Oslo
Tlf. (47) 02030
E-post: ivar.haldorsen@vegvesen.no

ISSN 1503-5743