

Rapport

Statens vegvesens oppgaver innen trafiksikkerhet og universell utforming

Resultater fra kartlegging med særskilt fokus på sektoransvar

Forfattere

Marianne Elvsaa Nordtømme

An-Magritt Kummeneje

Liv Øvstedal



Rapport

Statens vegvesens oppgaver innen trafiksikkerhet og universell utforming

Resultater fra kartlegging med særskilt fokus på sektoransvar

EMNEORD:
Samferdsel
Trafiksikkerhet
Universell utforming
Sektoransvar
Organisasjon**VERSION**

1.0

DATO

2015-09-30

FORFATTER(E)Marianne Elvsaa Nordtømme
An-Magritt Kummeneje
Liv Øvstedal**OPPDRAUGSGIVER**

Statens vegvesen, Vegdirektoratet

OPPDRAUGSGIVERS REF.

Sonja Elisabeth Søyseth

PROSJEKTNR

102009736

ANTALL SIDER OG VEDLEGG:

89 + vedlegg

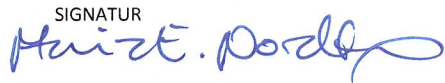
SAMMENDRAG

Rapporten dokumenterer resultater fra en kartlegging av arbeidsoppgaver innenfor fagområdene trafiksikkerhet og universell utforming blant ansatte i Statens vegvesen. Kartleggingen er gjennomført ved intervjuer av 76 ansatte ved ulike enheter i etaten, med spredning både geografisk og administrativt.

Rapporten har spesielt fokus på oppgaver som gjøres som en del av sektoransvaret til Statens vegvesen. Begrepet sektoransvar defineres ut fra etatens egen beskrivelse av prosesser knyttet til dette i kvalitetssystemet. Det er særlig arbeid med koordinering av innsatsen rettet mot trafiksikkerhet og universell utforming, arbeid med kompetanseheving og informasjon samt samarbeid med og rådgivning til andre aktører som utpeker seg som typiske sektoransvarsoppgaver innenfor disse rammene. Dette er oppgaver som mange bruker litt tid og enkelte mye tid på, men det synes å være store variasjoner mellom de enkelte ansatte når det gjelder omfang.

UTARBEIDET AV

Marianne Elvsaa Nordtømme

SIGNATUR**KONTROLLERT AV**

Gunnar D. Jenssen

SIGNATUR**GODKJENT AV**

Roar Norvik

SIGNATUR**RAPPORTNR**

SINTEF A27187

ISBN

9788214059762

GRADERING

Åpen

GRADERING DENNE SIDE

Åpen

Forord

SINTEF Teknologi og samfunn har gjennomført en kartlegging av Statens vegvesens oppgaver innenfor sektoransvarsområdene trafiksikkerhet og universell utforming. Kartleggingen har bestått i intervjuer av til sammen 76 ansatte i ulike enheter i hele etaten. Formålet med prosjektet har vært å frembringe informasjon om og sammenstille hvilke oppgaver som gjøres innen trafiksikkerhet og universell utforming, og beskrive hva som kan sies å være sektoransvarsoppgaver.

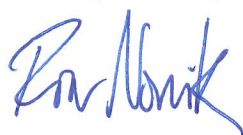
Statens vegvesen, Vegdirektoratet, har vært oppdragsgiver for prosjektet. Sonja Elisabeth Søyseth ved HR- og administrasjonsavdelingen og Hanne Botten ved Trafiksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen har vært kontaktpersoner hos oppdragsgiver. Hos SINTEF Teknologi og samfunn var først seniorforsker Liv Øvstedal (frem til mai 2015) og deretter forskningsleder Marianne Elvsaa Nordtømme prosjektleder, med hovedansvar for gjennomføring av intervjuer og rapportering i prosjektet. Master i sosialpsykologi An-Magritt Kummeneje har vært prosjektmedarbeider og sentral i både gjennomføring og rapportering. Seniorforsker Gunnar D. Jenssen har kvalitetssikret rapporten.

SINTEF Teknologi og samfunn retter en stor takk til de ansatte i Statens vegvesen som velvillig har satt av tid og latt seg intervju om sine arbeidsoppgaver innenfor trafiksikkerhet og universell utforming.

Trondheim, september 2015

SINTEF Teknologi og samfunn,

Avdeling for Transportforskning



Roar Norvik

Forskningssjef

Forkortelser

ATK	Automatisk trafikkontroll
ATL	Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund
CARE	Community Road Accident Database
DSB	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
FTU	Fylkestrafikksikkerhetsutvalg
HiNT	Høgskolen i Nord-Trøndelag
HiOA	Høgskolen i Oslo og Akershus
IRTAD	International Road Traffic Accident Database
ITS	Intelligente transportsystemer
NAF	Norges Automobil-Forbund
NFF	Norges fotballforbund
NLF	Norges Lastebileier-Forbund
NMCU	Norsk Motorcykel Union
NMF	Nordisk møte for forbedret trafikkutstyr
NTP	Nasjonal transportplan
NVDB	Nasjonal vegdatabank
NVF	Nordisk Vägforum
OLA	Objektive fakta, Løsninger og Avsikter (hensikter)
PIARC	World Road Association
PIN	Road Safety Performance Index
PKK	Periodisk kjøretøykontroll
RLM	Regionledermøtet
SHT	Statens havarikommisjon for transport
TK	Trafikant og kjøretøy
TS	Trafikksikkerhet
UAG	Ulykkesanalysegruppe
UG	Ulykkesgruppe
UiA	Universitet i Agder
UU	Universell utforming

Innholdsfortegnelse

Forord	3
Forkortelser	5
Innholdsfortegnelse	7
Sammendrag	9
Summary	14
1 Innledning	18
1.1 Bakgrunn	18
1.2 Mål og avgrensning	18
1.3 Rapportens oppbygning	18
2 Metode	19
2.1 Metodisk innfallsvinkel	19
2.2 Utvalg og rekruttering	20
2.3 Gjennomføring av intervjuer	21
2.4 Sammenstilling av oppgaver	22
3 Statens vegvesens roller og organisering	24
3.1 Statens vegvesens roller	24
3.2 Organisering av Statens vegvesen	24
3.3 Statens vegvesens sektoransvar	26
4 Statens vegvesens oppgaver innen trafikksikkerhet	30
4.1 Definerte ansvarsområder	30
4.2 Beskrivelse av oppgaver	30
4.2.1 Overordnet strategisk arbeid	30
4.2.2 Trafikant- og kjøretøyrettet virksomhet	39
4.2.3 Planlegging, bygging og forvaltning av veg	43
4.2.4 Samarbeid med eksterne aktører	49
4.2.5 Kompetanseheving og formidling	52
4.3 Hva gjøres som sektoransvar?	57
4.3.1 Ivareta fagområdet trafikksikkerhet	58
4.3.2 Arbeide med trafikkulykker	62
4.3.3 Samordne transportetatenes arbeid med NTP	66

4.3.4	Initiere og gjennomføre FoU	66
4.4	Oppsummering av TS-oppgaver innenfor sektoransvaret.....	66
5	Statens vegvesens oppgaver innen universell utforming.....	68
5.1	Definerte ansvarsområder	68
5.2	Beskrivelse av oppgaver.....	68
5.2.1	Overordnet strategisk arbeid	68
5.2.2	Utforming av egen bygningsmasse.....	71
5.2.3	Planlegging, bygging og forvaltning av veg.....	71
5.2.4	Samarbeid med eksterne aktører	75
5.2.5	Kompetanseheving og formidling.....	77
5.3	Hva gjøres som sektoransvar?	81
5.3.1	Ivareta fagområdet universell utforming	82
5.3.2	Koordinering av tilskuddsmidler	85
6	Diskusjon og konklusjoner	86
6.1	Sektoransvar	86
6.2	Hovedfunn	86
6.2.1	Oppgaver innenfor sektoransvar for trafiksikkerhet	86
6.2.2	Oppgaver innenfor sektoransvar for universell utforming.....	87
6.3	Erfaringer fra prosjektet	87
	Referanser	89
	Vedlegg.....	91

Sammendrag

Denne rapporten dokumenterer gjennomføring og resultater fra en kartlegging av arbeidsoppgaver innenfor fagområdene trafikksikkerhet og universell utforming blant ansatte i Statens vegvesen. Kartleggingen er gjennomført på oppdrag for Statens vegvesen. Målet med kartleggingen har vært å beskrive og sammenstille arbeidsoppgaver innenfor de nevnte to fagområdene, på tvers av organisatoriske enheter i Statens vegvesen. Analyse, konklusjoner eller forslag til tiltak har ikke inngått i oppdraget.

Kartleggingen ble gjennomført ved intervjuer av 76 ansatte i ulike deler av etaten, med kompetanse innen trafikksikkerhet eller universell utforming. De ble rekruttert via innledende intervjuer med nøkkelpersoner innenfor de to områdene, både i Vegdirektoratet og i de fem regionene. Utvalget består av 51 ansatte med kompetanse innen trafikksikkerhet og 25 ansatte med kompetanse innen universell utforming. Det er gjennomført 20 intervjuer innenfor trafikksikkerhet og 10 innenfor universell utforming.

Det understrekes at funnene i denne rapporten i sin helhet bygger på datamaterialet i form av intervjuer og tilsendt tilleggsdokumentasjon fra oppdragsgiver og de som er intervjuet, og at det dermed må tas høyde for feil og mangler i rapporten som følge av sårbarheter i metoden. I dette ligger både at intervjuene av hensyn til praktisk gjennomføring er noe begrenset i antall, og at man er prisgitt at de enkelte ansatte husker og beskriver alle de oppgaver som er relevante. Vårt inntrykk fra intervjuene er imidlertid at de vi har snakket med har vært villige og godt forberedt, og at de har anstrengt seg for å nevne det som kan være av interesse.

Trafikksikkerhet

Arbeidsoppgavene innenfor trafikksikkerhet er ordnet etter følgende tema:

- Overordnet strategisk arbeid
- Trafikant- og kjøretøyrettet virksomhet
- Planlegging, bygging og forvaltning av veg
- Samarbeid med eksterne aktører
- Kompetanseheving og formidling

Innenfor *overordnet strategisk arbeid* er det beskrevet oppgaver knyttet til Nasjonalt transportplan (NTP), handlingsprogram og statsbudsjett. Videre omfatter dette temaet arbeid med andre strategier og handlingsplaner, håndbøker og kvalitetssystem, ulykkesstatistikk og ulykkesanalyser, utvikling av analyse- og modellverktøy, tilstandsovervåking og oppfølging av tilrådninger fra Statens havarikommisjon for transport (SHT).

Trafikant- og kjøretøyrettet virksomhet omfatter oppgaver med kampanjevirkosomhet, føreropplæring og førerprøver, kontroller og tilsyn. Vi har også plassert arbeid med ITS under dette temaet, siden dette i stor grad omhandler systemer rettet mot trafikant og kjøretøy, og ofte har et element av overvåking i seg (som f.eks. automatisk trafikkontroll (ATK)).

Arbeid med *planlegging, bygging og forvaltning av veg* omfatter oppgaver knyttet til planforvaltning og høringer (egne og andres), prosjektering og anlegg, risikovurderinger og -analyser, TS-revisjoner og -inspeksjoner, drift og vedlikehold av eksisterende veg, skilting og oppmerking og arbeidsvarsling.

Samarbeid med eksterne aktører inngår i de ovennevnte temaene, men er også omtalt spesifikt. Dette dreier seg først og fremst om ulike former for samarbeid med kommuner og fylkeskommuner, men også med andre aktører som Politiet, Trygg Trafikk, helsemyndigheter, næringsliv og interesseorganisasjoner og universitets- og høyskolesektoren.

Det siste temaet, *kompetanseheving og formidling*, beskriver alle arbeidsoppgaver som er knyttet til kunnskapsoppbygging om trafikksikkerhet både internt i Statens vegvesen og blant eksterne aktører og det bredere publikum. Dette inkluderer arbeid med nasjonale utviklingsoppgaver som regionene får i oppdrag fra Vegdirektoratet, med temaanalyser, kurs og samlinger, interne nettverk, informasjon og formidling og FoU-virksomhet.

Mye av arbeidet som er beskrevet ledes fra Vegdirektoratet, mens regionene i stor grad utfører oppgaver knyttet til regionale analyser, prioriteringer og innspill. Det er videre regionenes oppgave å utarbeide regional policy basert på nasjonale retningslinjer og regionale behov, og sørge for at dette spres ut og implementeres i fagavdelinger og vegavdelinger. Arbeidet ved vegavdelingene omfatter de fleste av de ovennevnte temaene, og koordineres i stor grad av regionene.

Basert på intervjuene som er gjennomført er det vanskelig å si noe om omfang av ulike oppgaver i tidsbruk, fordi mye skjer med ujevne mellomrom og omfanget varierer sterkt. Der det likevel har fremkommet informasjon om dette i intervjuene er det kommentert i rapporten. Det er også en utfordring å si noe om variasjoner i oppgaver på tvers av regionene, fordi informantene fra de ulike regionene har varierende ansvars- og kompetanseområder. For å få et fullendt nok bilde til å si mer om dette måtte langt flere intervjuer ha blitt gjennomført.

I dette prosjektet har det vært spesielt relevant å avdekke oppgaver som kan sies å inngå i sektoransvaret. Det er tatt utgangspunkt i Statens vegvesens beskrivelser av prosesser knyttet til utøving av sektoransvar i deres kvalitetssystem. For fagområdet trafikksikkerhet omfatter dette følgende delprosesser:

- Utøve sektoransvar
 - Avklare fokusområder og strategier
 - Utarbeide tiltaksplaner
 - Budsjettere for årets gjennomføring
 - Utarbeide fagdokumentasjon
 - Videreutvikle kompetanse
 - Formidle kompetanse
 - Gjennomføre og følge opp tiltak
 - Evaluere sektoransvar
- Arbeide med trafikkulykker
- Samordne transportetatenes arbeid med NTP

- Initiere og gjennomføre FoU
- (Utvikle et velfungerende anleggsmarked)
- (Forvalte vegkapital)
- (Ta vare på veg- og trafikkhistorie)¹
- Ivareta fagområdet trafiksikkerhet
 - Etablere og utvikle faglige samarbeidsfora
 - Bidra til å koordinere trafiksikkerhetsinnsatsen nasjonalt, regionalt og lokalt samt motivere og inspirere til trafiksikkerhetsarbeid
 - Sikre involvering av politi, fylkeskommune, kommune, Trygg Trafikk, frivillige organisasjoner og næringsliv
 - Bistå i regionalt og lokalt trafiksikkerhetsarbeid
 - Bistå fylkeskommunene i koordinering av trafiksikkerhetsarbeidet i fylket
 - Bistå fylkeskommunene og kommunene ved utarbeidelse og revisjon av trafiksikkerhetsplaner
 - Gi informasjon om trafiksikkerhet og bidra til økt trafiksikkerhetskompetanse
 - Være talsorgan for trafiksikkerhet (som viktigste aktør)
 - Sikre at trafiksikkerhet blir frontet overfor media og publikum, samt gi innspill og kommentarer i trafiksikkerhetssaker

Universell utforming

Oppgavene innenfor universell utforming er kategorisert innenfor følgende tema:

- Overordnet strategisk arbeid
- Utforming av egen bygningsmasse
- Planlegging, bygging og forvaltning av veg
- Samarbeid med eksterne aktører
- Kompetanseheving og formidling

Arbeidet innenfor *overordnet strategisk arbeid* er mye det samme som innenfor trafiksikkerhet. Oppgaver inkluderer arbeid med NTP, handlingsprogram, strategier og handlingsplaner. I tillegg inngår oppgaver med å bidra til eksempelsamling for gode eksempler på universell utforming, og administrering av Samferdselsdepartementets tilskuddsmidler til tilgjengelighet til kollektivtransport (avvikles fra 2015).

Oppgaver innenfor *utforming av egen bygningsmasse* dreier seg om å sikre at Statens vegvesens leide og eide lokaler tilfredsstillende kriterier for universell utforming.

Planlegging, bygging og forvaltning av veg omfatter oppgaver knyttet til planforvaltning og høringer, samt revisjoner, befaringer og inspeksjoner, på samme måte som for trafiksikkerhet. Videre omfatter temaet

¹ De tre delprosessene i parentes er vurdert som mindre relevant for trafiksikkerhetsområdet og følgelig ikke diskutert.

arbeid med utforming og oppgradering av kollektivholdeplasser, gang-/sykkelanlegg, ferger og fergekaianlegg, arbeidsvarsling og drift og vedlikehold.

Også for universell utforming handler *samarbeid med eksterne aktører* først og fremst om samarbeid med kommuner og fylkeskommuner. Andre aktører som Statens vegvesen har samarbeid med er brukerorganisasjoner og offentlige myndigheter som f.eks. Direktoratet for byggkvalitet.

Oppgaver innen *kompetanseheving og formidling* omfatter koordinering og deltakelse i interne nettverk innenfor universell utforming, ulike oppdrag knyttet til kursing og formidling, svar på mediehenvendelser og initiering og gjennomføring av FoU.

I Statens vegvesens kvalitetssystem er sektoransvarsoppgaver innenfor universell utforming delvis like som for trafiksikkerhet:

- Utøve sektoransvar
 - Avklare fokusområder og strategier
 - Utarbeide tiltaksplaner
 - Budsjettere for årets gjennomføring
 - Utarbeide fagdokumentasjon
 - Videreutvikle kompetanse
 - Formidle kompetanse
 - Gjennomføre og følge opp tiltak
 - Evaluere sektoransvar

Kvalitetssystemet inneholder også én spesifikk delprosess for utøving av sektoransvar innenfor universell utforming: *"å ta ansvaret for å koordinere transportetatenes arbeid med oppfølging av tilskuddsmidlene til kommuner og fylkeskommuner for økt tilgjengelighet innen kollektivtransporten, «Tilskudd til tilgjengelighetstiltak»".*

I kvalitetssystemet er ikke samarbeid med eksterne aktører nevnt som sektoransvarsoppgave innenfor universell utforming, selv om det er det innenfor trafiksikkerhet. Dette kan imidlertid ses på som en del av delprosessen "formidle kompetanse".

Hva er sektoransvar?

Sortering av oppgaver som sektoransvar/ikke sektoransvar bygger i denne rapporten på beskrivelser av sektoransvar og de prosesser som inngår i dette i Statens vegvesens kvalitetssystem. Andre kan ha andre oppfatninger og vektlegge andre oppgaver i sektoransvaret. I dette prosjektet var det likevel naturlig å ta utgangspunkt i hvordan etaten selv definerer hvilke arbeidsområder som inngår i utøving av sektoransvar. Dersom man har en annen definisjon av sektoransvaret enn den som benyttes her, kan man bruke oppgavebeskrivelsene i rapporten til å lage en egen klassifisering av hva som gjøres som sektoransvarsoppgaver i etaten.

Selv om vi i intervjuene ikke har spurt de ansatte direkte om hvilke oppgaver de mener gjøres innenfor sektoransvaret, har enkelte kommentert uoppfordret på dette. Derigjennom har vi fått et klart inntrykk av at det hersker vidt ulike oppfatninger internt i etaten av hva begrepet sektoransvar betyr og hva det innebærer at de skal gjøre. Det er også noe ulikt hvordan kvalitetssystemet definerer sektoransvar innenfor trafiksikkerhet og universell utforming. Det er dermed et tydelig behov for klargjøring på dette området.

Summary

This report documents the methodology and results of a survey covering tasks within traffic safety and universal design among employees in the Norwegian Public Roads Administration (NPRA). The survey is conducted on behalf of the NPRA. The objective has been to describe and compile tasks within the above-mentioned two areas, across organizational units in the NPRA. To perform further analysis, conclusions or proposed measures has not been part of the objective.

The survey was conducted by interviews with 76 employees in various parts of the NPRA, with expertise in sub-areas within traffic safety or universal design. They were recruited through preliminary interviews with key informants, employed in the Directorate of Roads and in the five regions. The informants include 51 employees within traffic safety and 25 employees within universal design. A total of 30 interviews have been conducted, including 20 interviews within traffic safety and 10 within universal design.

We emphasize that the findings of this report are based on the data in the form of interviews and additional documentation sent from the NPRA. Errors and omissions in the report may occur due to vulnerabilities in this method. The method relies on the informants remembering and describing all the tasks that are relevant. However, our impression is that the informants have been well prepared, and that they have tried to mention all that may be of interest.

Traffic Safety

The tasks within traffic safety are categorized in the following topics:

- Overall strategic work
- Activities related to road users and vehicles
- Planning, construction and management of roads
- Cooperation with external actors
- Competence building and communication

Within overall strategic work, tasks are described related to the National Transport Plan (NTP), program of action and budget. Furthermore, this includes working with other strategies and action plans, manuals/standards and quality system, accident statistics and analysis, development of analytical and modeling tools, monitoring of conditions for traffic safety, and following up recommendations from the Accident Investigation Board (AIBN).

Road user and vehicle related activities include tasks with campaign activities, driver training and driving tests, controls and regulation. We have also covered tasks within ITS under this theme, as this largely are systems aimed at road users and vehicles, and often have an element of monitoring (eg. Automatic Traffic Control).

Work with planning, construction and management of roads includes tasks related to administration with plans and hearings, engineering and construction, risk assessment and analysis, safety audits and inspections, operation and maintenance of existing roads, road signs and markings.

Cooperation with others is part of the above topics, but is also described in its own section of the report. This first and foremost covers the various forms of cooperation with local and regional authorities, but also with other stakeholders such as the Police, the Traffic Safety Council, health authorities, businesses and interest groups, and universities and colleges.

The last theme is competence building and communication, describing all tasks related to improving knowledge on traffic safety both within the NPRA and among external stakeholders and the broader public. This includes work with investigations, reviews and analyses, courses and meetings, internal networks, information and dissemination and research and development activities.

Much of the work described is led by the Directorate of Public Roads, while the regions largely perform tasks related to regional analyses and prioritization. Moreover, the regions prepare regional policies based on national guidelines and regional needs, and ensure that it is spread out and implemented in the local departments. Efforts by the local departments include most of the above issues, and are coordinated by the regions.

Based on the interviews that have been conducted, we cannot draw conclusions on the scope of and time spent on various tasks, much because they occur at irregular intervals and thus vary very much. Whereever information about this is obtained in the interviews, this is commented in the report. It is also a challenge to say anything about variations in tasks across regions, because informants from the different regions have varying responsibilities and areas of expertise. In order to get a detailed enough picture to say more about this, far more interviews should have been conducted.

In this project, particular emphasis has been put on defining which tasks that can be said to be part of the NPRA's so-called sector responsibility for traffic safety. The starting point for this is descriptions of processes related to the subject in the quality system of the NPRA. For the field of traffic safety, this includes the following sub-areas:

- Conducting sectoral responsibility
 - Clarify focus areas and strategies
 - Develop action plans
 - Budgets for activities
 - Develop professional evidence
 - Develop expertise
 - Disseminate expertise
 - Implement and follow up measures
 - Evaluate sector responsibility
- Working with traffic accidents
- Coordinate transportation agencies work with NTP

- Initiate and conduct research
- (Develop a functioning construction market)
- (Managing road capital)
- (Take care of road and traffic history)
- Maintain field of road safety
 - Establish and develop professional fora
 - Contribute to coordinate road safety efforts nationally, regionally and locally as well as motivate and inspire road safety work
 - Ensuring the involvement of police, county, municipality, Road Safety, NGOs and business
 - Assist in regional and local traffic safety work
 - Assisting counties in coordinating road safety work in the county
 - Assist the county and municipal in the preparation and audit of road safety plans
 - Provide information on road safety and contribute to increased road safety skills
 - Be spokespeople body for road safety (as the main actor)
 - Ensure that road safety is fronted the media and the public, as well as provide input and comments in road safety matters

Universal Design

Tasks within universal design are categorized within the following areas:

- Overall strategic work
- Universal design of own buildings
- Planning, construction and management of roads
- Collaboration with external actors
- Competence building and communication

Tasks within the overall strategic work are much the same as for traffic safety. This includes working with NTP, program of action, strategies and action plans. It also includes tasks related to collection of good examples of universal design and administration of funds from the Ministry of Transport to measures for universal access to public transport (discontinued in 2015).

Tasks within universal design of own buildings include ensuring that the leased and owned premises of the NPRA satisfy criteria for universal design.

Planning, construction and management of roads includes tasks related to administration of plans and hearings, as well as audits and inspections in the same way as for traffic safety. This also includes working with the design and upgrading of public transit stops, pedestrian/bicycle facilities, ferries and ferry docks, as well as roadwork and maintenance.

Within universal design the NPRA cooperate with local and regional authorities, as well as other public authorities and private organizations.

Tasks within competence building and communication include the coordination and participation in internal networks within universal design, various commissions related to lectures and talks, responses to media inquiries, and initiation and follow-up of research activities.

Processes within the quality system for sectoral responsibility within universal design partly resemble those within traffic safety:

- Conducting sectoral responsibility
 - Develop action plans
 - Budgets for activities
 - Develop professional evidence
 - Develop expertise
 - Disseminate expertise
 - Implement and follow up measures
 - Evaluate sector responsibility

The quality system also specify one specific sub-process for attending to sectoral responsibility within universal design, this is administration of funds from the Ministry of Transport to measures for universal access to public transport, called "Subsidies for accessibility measures". These funds are discontinued from 2015.

In the quality system, cooperation is not described as a process within sector responsibility for universal design, although it is for traffic safety. However, this may be seen as part of the sub-process "disseminate expertise".

What is sector responsibility?

In this report, the categorization of tasks as sectoral responsibility/not sectoral responsibility builds on descriptions of processes in the NPRA quality system. Others may have different perceptions and emphasize other tasks in the sector responsibility. In this project, however, it was natural to base descriptions on how the NPRA itself defines which work areas that are part of the sectoral responsibility. If one prefers a different definition of sector responsibility than the one used here, the task descriptions in the report can be used to create another classification of tasks than what is done here.

Although we have not asked the informants about which tasks that in their opinion are performed within the sector responsibility, some have commented on this freely. From this we have a clear impression that widely differing opinions prevail within the agency on what the concept of sector responsibility means. It is also somewhat dissimilar how the NPRA quality system defines sectoral responsibilities within traffic safety and within universal design. There is thus a need for clarifications in this area.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Nasjonal transportplan 2014–2023 stiller krav til effektivisering i forhold til forventet kostnadsutvikling uten effektiviseringstiltak. Effektiviseringsprogrammet for Statens vegvesen skal redusere de interne kostnadene og gi økt innsats på veiene. Kartleggingen som er dokumentert i denne rapporten skal danne et utgangspunkt for den vurderingen Statens vegvesen skal gjennomføre av egne oppgaver og leveranser i henhold til sektoransvar, fastsatte mål og behov for effektivisering.

Statens vegvesen er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Statens vegvesen er fagorgan, myndighetsorgan og veg- og vegtrafikkforvalter. Etaten består p.t. av Vegdirektoratet og fem regioner: Region nord, Region midt, Region vest, Region sør og Region øst, med 72 trafikkstasjoner og 5 vegtrafikksentraler fordelt over landet. Trafikksikkerhet og universell utforming er temaområder som inngår som en integrert del av arbeidet og griper inn i Statens vegvesen sin virksomhet på tvers av organisatoriske enheter og formål. Dette medfører at etaten har ansvar på ulike nivå, fra sektoransvar for tema som kollektivtrafikk og universell utforming, til drift og vedlikehold av riksveger.

1.2 Mål og avgrensning

Ved bruk av systematisk metodikk skal arbeidsoppgaver innenfor sektoransvarsområdene trafikksikkerhet og universell utforming beskrives og sammenstilles på tvers av organisatoriske enheter i Statens vegvesen. Prosjektet skal *kun beskrive og sammenligne* oppgaver. Analyse, konklusjoner eller forslag til tiltak har således ikke inngått i oppdraget.

I utgangspunktet skal alle oppgaver innenfor de to spesifiserte temaområdene kartlegges. Det har imidlertid vært spesielt relevant å avdekke oppgaver som kan sies å inngå i sektoransvaret, slik at denne informasjonen inngår i de analysene Statens vegvesen skal gjennomføre i etterkant av datainnsamlingen.

Hvis hensiktsmessig, kan den valgte metodikken bli brukt videre til tilsvarende kartlegginger for andre sektoransvars- og temaområder.

1.3 Rapportens oppbygning

Denne rapporten dokumenterer de metoder som er brukt i prosjektet, gjennomføring av kartleggingen og resultater som beskriver og sammenligner oppgaver innenfor trafikksikkerhet og universell utforming på tvers av organisatoriske enheter i Statens vegvesen. Rapporten er inndelt i seks kapitler, der kap. 2 beskriver metoden og gjennomføringen av kartleggingen, kap. 3 omhandler Statens vegvesens roller og organisering og egen definisjon av sektoransvar, kap. 4 beskriver oppgaver knyttet til trafikksikkerhet og kap. 5 oppgaver knyttet til universell utforming. Kap. 6 oppsummerer hovedfunn fra kartleggingen og drøfter metodens egnethet for å oppnå formålet med studien.

2 Metode

2.1 Metodisk innfallsvinkel

For å få innblikk i hvilke tema, oppgaver og ansatte kartleggingen burde inkludere, ble det gjennomført en innledende kartlegging av Statens vegvesens ansvarsområder innenfor trafiksikkerhet og universell utforming, og hvilke deler av organisasjonen dette berører. Den innledende kartleggingen ble gjennomført gjennom dialog med oppdragsgiver og dokumentgjennomgang. Dokumentene omfattet Vegvesenboka, Instruks for Statens vegvesen og utdrag fra Statens vegvesens kvalitetssystem med prosessbeskrivelser vedrørende etatens sektoransvar. I tillegg ble det foretatt supplerende litteraturgjennomgang og søk på internett.

Den innledende kartleggingen medførte følgende oppsummering om videre arbeid i prosjektet:

- Trafiksikkerhet og universell utforming griper inn i Statens vegvesen sin virksomhet som en integrert del av arbeidet på tvers av organisatoriske enheter og formål. Oppgavekartleggingen bør dekke ansatte med fagkompetanse innen trafiksikkerhet og universell utforming i ulike avdelinger og enheter i Vegdirektoratet og de fem regionene Region nord, Region midt, Region vest, Region sør og Region øst.
- En vektlegging av etatens sektoransvar tilsier at det kan være aktuelt å starte med å intervju sentrale nøkkelinformanter², der disse kan foreslå andre ansatte (stillinger og funksjoner) som det vil være relevant å intervju, dvs. en form for snøballrekruttering.
- Kartleggingen kan omfatte arbeid rettet mot trafikanter, kjøretøy, veisystem og overordnet strategisk arbeid. Videre kan kartleggingen omfatte faglig kompetanse og pådriverrolle, samt arbeid med regelverk og normaler, kontroller, forvaltningsoppgaver, utredninger og analyser.

Datainnsamlingen ble gjennomført med til sammen 30 *semi-strukturerte gruppeintervju*³ med 2-4 ansatte i hvert intervju⁴. Innledningsvis i prosjektet ble det vurdert å gjennomføre kartleggingen med spørreskjema distribuert via e-post til et større utvalg ansatte, kombinert med intervjuer av enkelte nøkkelpersoner. En slik fremgangsmåte ville gitt både kvalitative og kvantitative data, eksempelvis oversikt over hvor mange ansatte som gjennomfører ulike deloppgaver og utsagn som beskriver oppgavene. I samråd med oppdragsgiver ble det imidlertid konkludert med at informasjonen som etterspørres i prosjektet og som gir grunnlag for Statens vegvesens egne analyser, vil ha større vekt på kvalitative enn kvantitative data. Noen tema er lettere å beskrive i en samtale der det også kan stilles oppfølgingsspørsmål, enn som korte avgrensede svar i ett spørreskjema. Vektlegging av sektoransvaret medfører også at man forventer å få mer informasjon ved å intervju et mindre antall valgte informanter, enn å gå bredt ut til et større tilfeldig utvalg.

For noen dimensjoner som det kan være ønskelig å kartlegge, er det svært vanskelig å få gode og sammenlignbare kvantitative svar. Ett eksempel er hvor mye tid man bruker på forskjellige oppgaver, der

² Med nøkkelinformanter (nøkkelpersoner) menes sentrale personer i Vegdirektoratet (avdelings-/ seksjonsledere fra samtlige avdelinger), og relevante ledere og koordinatorene i regionene.

³ Semi-strukturerte intervjuer innebærer at de tema som skal berøres er definert av forskerne på forhånd, men informantene får snakke fritt rundt temaene og rekkefølgen på dem bestemmes av samtalen (Thagaard 1998).

⁴ Ett intervju ble gjennomført med kun én informant

ansatte enten har vansker for å tallfeste dette, eller anslår tidsbruk på noe forskjellig vis. Ofte vil svaret også gjenspeile innsatsen i det siste og ikke et snitt over året eller flere år.

Med semi-strukturerte gruppeintervju menes intervjuer eller samtaler der de involverte har fått tilsendt en temabasert intervjuguide i forkant. Intervjuguiden definerer noen tema som alle intervju skal innom. Deltakerne snakker fritt rundt disse temaene og samtalen definerer rekkefølgen. Videre kan det være aktuelt å utdype noen tema med oppfølgingsspørsmål, eller følge opp nye tema som dukker opp. Dette er en kvalitativ metode der grunnlaget for beskrivelse og sammenligning blir informantenes *utsagn*. Intervjuguiden som ble benyttet i kartleggingen var forholdsvis kort, og ble noe justert etter erfaringer med de første intervjuene. De fleste informantene fikk tilsendt følgende informasjon om innholdet i intervjuet sammen med innkallingen:

- Introduksjon v/SINTEF
- Kort introduksjon av hver deltaker
- Gjennomgang av oppgaver
 - Hvilke deloppgaver gjennomføres? Hva gjør dere? Hvordan? Involveres andre utenfor etaten?
 - Hva er hensikten eller målsettingen med oppgaven? Hva er resultatet eller leveransen (hvis relevant)?
 - Kan du anslå hvor ofte eller hvor mye tid som brukes på oppgaven?

Intervjuerne opererte med en sjekkliste med tema for oppgaver som ble spurt om dersom informantene ikke nevnte disse uoppfordret. Sjekklisten inneholdt følgende punkter:

- Kursing og opplæring
- Utviklingsoppgaver, håndboksarbeid
- Nettverksarbeid
- Samarbeid med eksterne aktører
- Deltakelse i fylkestrafikksikkerhetsutvalg (FTU)
- Kontakt med media

2.2 Utvalg og rekruttering

Vegdirektoratet hadde ansvar for å avtale tidspunkt for intervjuene. De første intervjuene ble gjennomført med sentrale nøkkelinformanter som beskrevet over, og disse foreslo andre ansatte som det ville være relevant å intervju i sine enheter/regioner. Dette kan kalles en form for snøballrekruttering.

Til sammen ble 76 ansatte (51 innen trafikksikkerhet og 25 innen universell utforming) intervjuet fordelt på 30 intervjuer. Tabell 1 viser hvor mange informanter som ble intervjuet fra Vegdirektoratet og de fem regionene (inkl. vegavdelinger) om hvert av de to sektoransvarsområdene trafikksikkerhet (TS) og universell utforming (UU).

Tabell 1 Antall informanter på trafiksikkerhet (TS) og universell utforming (UU)

	TS	UU
Vegdirektoratet	8	1
Region nord	7	3
Region midt	7	5
Region vest	6	3
Region sør	12	6
Region øst	11	7
Totalt	51	25

Siden rekruttering av informanter har vært betinget av innspill fra nøkkelpersoner, kan det ikke utelukkes at det er ansatte i Statens vegvesen som ikke ble intervjuet, men som burde vært det. Det tas derfor forbehold om feil eller mangler i beskrivelsene av Statens vegvesens samlede oppgaver innenfor trafiksikkerhet og universell utforming i denne rapporten.

2.3 Gjennomføring av intervjuer

Intervjuene ble gjennomført på Lync og, i noen få tilfeller der Lync ikke fungerte, på telefon. En kontaktperson i Vegdirektoratet sendte ut innkallinger til Lync-møte i Outlook. Vedlagt innkallingen fikk informantene noe informasjon om hensikten med intervjuene og hvordan de ville bli gjennomført, som nevnt over.

De fleste intervjuene ble gjennomført med to eller tre informanter innen samme region.

Intervjuene startet med at SINTEF ønsket velkommen og ga en kort introduksjon. Introduksjonen er gjengitt i vedlegg 1.

De aller første intervjuene ble gjennomført slik at én deltaker beskrev én utvalgt oppgave/ansvarsområde, før de andre kommenterte om/hvordan denne oppgaven ble gjennomført ved deres enhet. Deretter valgte nestemann en ny oppgave og beskrev den mens de andre kommenterte osv. til alle hadde fått beskrevet alle relevante oppgaver. Dette fungerte godt der informantene hadde noenlunde likeartede oppgaver, men ble unødvendig tidkrevende i intervjuer der personene jobbet innenfor ulike ansvarsområder. De aller fleste intervjuene ble derfor gjennomført ved at én person beskrev alle sine oppgaver innenfor trafiksikkerhet eller universell utforming, før nestemann beskrev sine. Til slutt tok vi en runde på om noen hadde kommet på flere oppgaver eller ville kommentere på noe de andre hadde sagt i løpet av intervjuet, og SINTEF kunne stille oppfølgingsspørsmål til informantene. Dette opplegget fungerte strukturert og godt.

I de første intervjuene var det satt av 1 time til gjennomføring. Etter erfaringer med at dette ble for knapt med tid, ble intervjutiden justert til 1,5 timer. Dette var mer enn tilstrekkelig i de aller fleste intervjuene. I

noen svært få tilfeller ble også dette litt for lite. Her ble informantene bedt om å prioritere hovedaktiviteter som bør inngå i kartleggingen.

SINTEF tok notater under intervjuene, og skrev et referat i etterkant som ble sendt ut til informantene for kommentarer, justeringer eller godkjenning. En del informanter svarte med mindre justeringer og/eller suppleringer, mens andre godkjente referatene uten kommentarer. Referatene ble justert i henhold til kommentarene fra informantene. Enkelte informanter sendte utfyllende informasjon på e-post, f.eks. interne notater, strategier og oversikter. Referatene utgjorde, sammen med tilsendt materiale, datagrunnlaget for sammenstillingen av oppgaver. Oppgavebeskrivelsen i denne rapporten inneholder kun informasjon fra dette datagrunnlaget.

2.4 Sammenstilling av oppgaver

Datamaterialet som fremkom gjennom intervjuene og tilsendt dokumentasjon ble sammenstilt i et regneark, hvor hver rad representerte et arbeidsområde og hvor hver informant fikk en kolonne. Følgende arbeidsområder ble definert til denne bruken:

Tabell 2 Kategorisering av arbeidsområder for trafiksikkerhet og universell utforming

Trafiksikkerhet	Universell utforming
Overordnet strategisk arbeid	Overordnet strategisk arbeid
Trafikant- og kjøretøyrettet virksomhet	Utforming av egen bygningsmasse
Planlegging, bygging og forvaltning av veg	Planlegging, bygging og forvaltning av veg
Samarbeid med eksterne aktører	Samarbeid med eksterne aktører
Kompetanseheving og formidling	Kompetanseheving og formidling

Beskrivelser i tekstform fra intervjureferatene om hver enkelt informant og/eller vedkommendes enhet sine oppgaver innen trafiksikkerhet eller universell utforming ble fylt inn i cellene i regnearket slik skissert i Tabell 3.

Tabell 3 Skisse av databehandling

Hovedaktivitet	Intervju 1: informant 1	Intervju 1: informant 2	Intervju 1: informant 3	...	Intervju n: informant k
Arbeidsområde 1	Beskrivelse	Beskrivelse	Beskrivelse	Beskrivelse	Beskrivelse
Arbeidsområde 2	Beskrivelse	Beskrivelse	Beskrivelse	Beskrivelse	Beskrivelse
...	Beskrivelse	Beskrivelse	Beskrivelse	Beskrivelse	Beskrivelse
Arbeidsområde n	Beskrivelse	Beskrivelse	Beskrivelse	Beskrivelse	Beskrivelse

Data fra informanter innenfor samme arbeidsområde ble sammenstilt i egne faner, og sortert etter region. Dette ga et oversiktlig bilde av data fra ulike enheter i Statens vegvesen innenfor de enkelte arbeidsområder, og dannet grunnlag for sammenligning og rapportering.

3 Statens vegvesens roller og organisering

Dette kapitlet gir en kort beskrivelse av Statens vegvesens roller og organisering, og av etatens sektoransvar. Dette danner et bakteppe for oppgavegjennomgangen i neste kapittel. Der ikke annet er oppgitt er informasjonen i dette kapitlet hentet fra Vegvesenboka.

3.1 Statens vegvesens roller

Statens vegvesen har tre roller som er førende for hva slags oppgaver etaten skal dekke:

1. Statens vegvesen er et fagorgan: Dette innebærer å fremskaffe kunnskapsgrunnlag for og forslag til Samferdselsdepartementets arbeid med NTP, statsbudsjett og andre stortingsdokumenter. Forskning og formidling, utvikling av retningslinjer og veiledningsmateriell samt kontakt med relevante utdanningsinstitusjoner inngår her. Det er hovedsakelig i denne rollen Statens vegvesen utøver sektoransvar.
2. Statens vegvesen er et myndighetsorgan: Etaten har på flere områder myndighet til å utvikle og godkjenne regelverk og fatte vedtak som gjelder for trafikanter og kjøretøy. Videre til å vedta forskrifter og normaler for offentlig veg, og håndheve lover, forskrifter og normaler på riksveg. Der nasjonale mål utfordres, kan sektoransvaret gi etaten myndighet til å gi innsigelse på planer etter plan- og bygningsloven.
3. Statens vegvesen er en veg- og vegtrafikkforvalter: Statens vegvesen har ansvar for å ta vare på, planlegge, utvikle, drifte og vedlikeholde vegene på en optimal måte for brukerne og samfunnet for øvrig. Riksvegfergene er også Statens vegvesens ansvar.

3.2 Organisering av Statens vegvesen

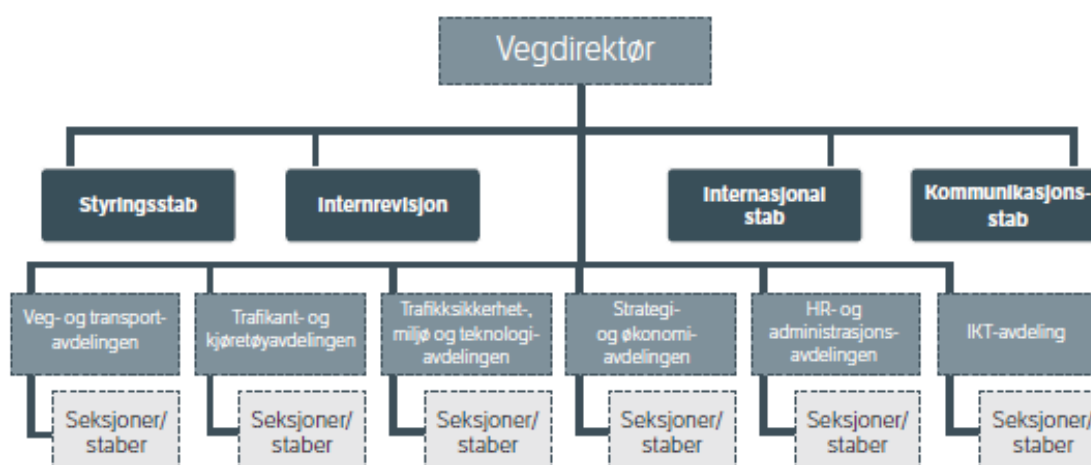
Statens vegvesen ledes av Vegdirektøren og består av fem regioner og Vegdirektoratet. Etaten har gjennomgått flere omorganiseringer, sist i 2010 da dagens struktur ble fastlagt. Dette skjedde i takt med at Forvaltningsreformen overførte ansvar for fylkesvegnettet til fylkeskommunene.

Figur 1 er hentet fra Vegvesenboka og viser et oversiktsbilde av hvordan etaten er organisert. Transnova er flyttet til Enova og er derfor ikke lenger en del av Statens vegvesen.



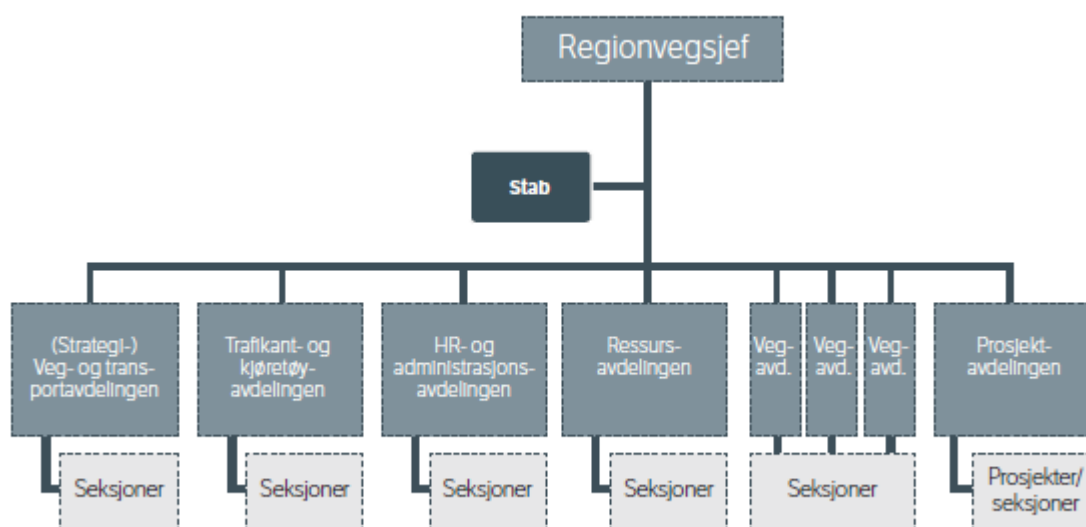
Figur 1 Organisasjonsstruktur for Statens vegvesen (hentet fra Statens vegvesen 2013)

Vegdirektoratet ledes av Vegdirektøren og består av fire staber og seks avdelinger. Direktoratet skal bidra til at Statens vegvesen når de målene og forvalter de ressursene som Stortinget og Regjeringen fastsetter og stiller til disposisjon.



Figur 2 Vegdirektoratets organisasjonsstruktur (hentet fra Statens vegvesen 2013)

Regionene er inndelt i avdelinger. Navnene på disse varierer noe, men bildet ser i all hovedsak ut slik som presentert i Figur 3. Avdelingene (inkludert vegavdelinger) er igjen inndelt i seksjoner eller prosjekter. Regionene hører iht. Vegloven under fylkeskommunen i fylkesvegsaker, ellers under Vegdirektoratet.



Figur 3 Regionenes organisasjonsstruktur (hentet fra Statens vegvesen 2013)

Hver region har tre til fem vegavdelinger, som stort sett følger fylkesinndelingen (unntatt i Region nord hvor Midtre Hålogaland dekker deler av Nordland og Troms fylker). Vegavdelingen har ansvar for å følge opp både Statens og fylkeskommunens oppgaver med å forvalte, planlegge, bygge og drifte og vedlikeholde riks- og fylkesvegnettet i gjeldende fylke.

Gjennom sams vegadministrasjon er Statens vegvesen fagorgan for fylkeskommunene. Dette innebærer at regionvegsjefene har ansvar for å stille med ressurser for å gjennomføre oppgavene fra fylkeskommunene i sine respektive fylker. Disse oppgavene er gitt gjennom følgende dokumenter: i) Regional plan med strategi- og langtidsplan, ii) flerårig økonomiplan og handlingsprogram for fylkesveg og årlig budsjett, iii) flerårig rammeavtale mellom fylkeskommunen og Statens vegvesen med bl.a. bestemmelser om samhandling, rapportering, fullmakter m.m., og iv) årlige avtaler mellom fylkeskommunen og Statens vegvesen om gjennomføring av de løpende oppgavene, budsjett og annen operativ oppfølging av fylkesvegnettet for fylkeskommunen.

3.3 Statens vegvesens sektoransvar

Det har ikke vært et eksplisitt mål i prosjektet å definere hva som inngår i Statens vegvesens sektoransvar, heller ikke å avdekke hva Statens vegvesens ansatte mener at sektoransvaret består i. Det har likevel vært nødvendig å avklare hva som legges i begrepet for å kunne sortere oppgaver som faller innenfor etatens sektoransvar og hva som kan betegnes som mer "ordinære driftsoppgaver".

Begrepet "sektoransvar" er mye brukt, men lite definert. Selv om det er skrevet og sagt mye om sektoransvar og sektoransvarsprinsippet innenfor mange samfunnsområder som f.eks. miljø, helse og forskning, finnes ingen etablert og omforent vitenskapelig definisjon av begrepet i statsvitenskapelig

litteratur. Vi valgte derfor å ta utgangspunkt i Statens vegvesen sin beskrivelse av hva etatens sektoransvar innebærer, og foreta en egen avgrensning av hva som legges i begrepet i denne rapporten.

I *Vegvesenboka* beskrives etatens sektoransvar innenfor vegtransport på denne måten: "*Vi har et sektoransvar som blant annet innebærer at vi har ansvaret for at det blir utviklet ny kunnskap, kompetanse, nettverk og mulighetsanalyser i hele vegtransportsektoren og at vi tar i bruk kjent kunnskap. Dette gjelder også der andre har gjennomføringsansvaret (for eksempel kommunene), eller der andre har myndighet til å bestemme (for eksempel på fylkesveg). Vi har en viktig pådriverrolle overfor de som har gjennomføringsansvaret, der vi skal ta initiativ og påvirke.*" (Statens vegvesen 2013, s. 7).

Sentralt i denne definisjonen står altså at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for kompetanseheving og koordinering innenfor sektoransvarsområdene i *hele* vegtransportsektoren, *også* der andre har gjennomføringsansvar eller myndighet til å bestemme.

Sektoransvaret er også nedfelt i Instruks for Statens vegvesen, ved at "*Statens vegvesen har et samlet ansvar for å følge opp nasjonale oppgaver for hele vegtransportsystemet (sektoransvar)*" (Samferdselsdepartementet 2011).

Statens vegvesen har følgende sektoransvarsområder:

- Koordinere trafiksikkerhetsarbeidet
- Være pådriver for bedre kollektivtrafikk
- Være pådriver i arbeidet med helhetsløsninger i by
- Være pådriver for samordnet areal- og transportplanlegging
- Koordinere arbeidet med nasjonal sykkelstrategi
- Være pådriver for å få flere gående
- Koordinere arbeidet med universell utforming av transportsystemet
- Redusere miljøbelastningen fra vegtrafikk
- Legge til rette for effektiv vegtransport
- Vegkapitalforvaltning
- Utvikle et velfungerende anleggsmarked
- Initiere og gjennomføre forskning og utvikling
- Utvikle og sikre kompetanse for sektoren
- Ta vare på veg- og vegtrafikkhistorie
- Samfunnseffekter av infrastruktur
- Samordne transportetatenes arbeid med NTP

Videre innebærer sektoransvaret at Statens vegvesen skal gjøre følgende der andre har ansvar for oppgaver som angår sektoransvarsområdene (Statens vegvesen 2013):

- Bidra til at sakene er tilstrekkelig utredet, og at konsekvensene er belyst.

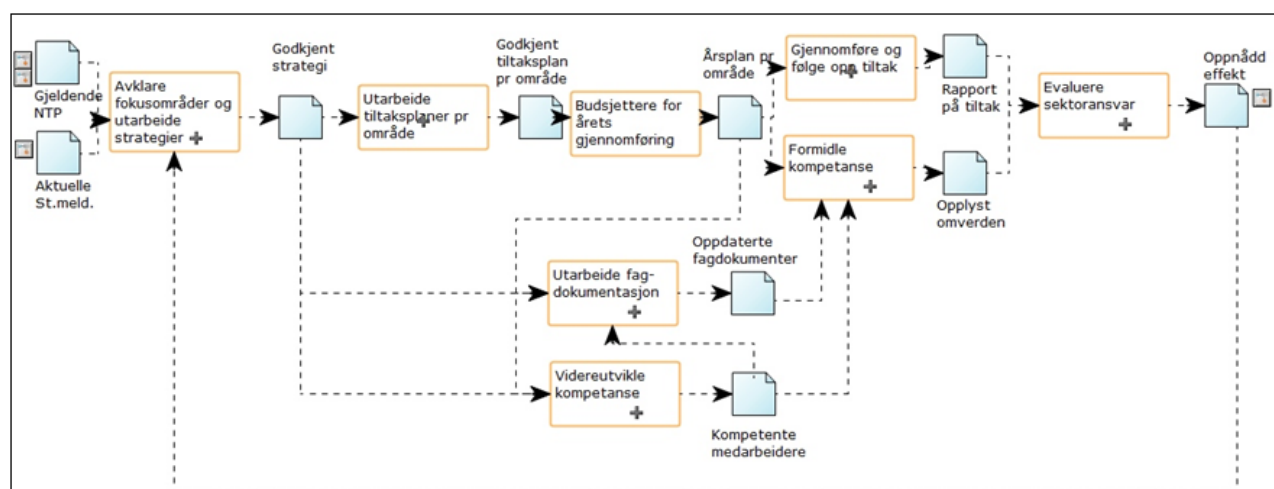
- Ta et medansvar for å initiere, utvikle og koordinere i veg- og transportsaker innenfor de rammene som er satt av Samferdselsdepartementet.
- Være pådriver for at hele transportsektoren (veg, bane, sjø og luft) kan bidra til å nå regjeringens nasjonale mål.

Prosessbeskrivelsen med underliggende delprosesser for "Utøve sektoransvar" i Statens vegvesens kvalitetssystem er vist i Figur 4. Boksene viser at det er spesielt fokus på kompetansebygging og kunnskapsutvikling, koordinering og samordning. Vi kan også legge merke til at "Arbeide med trafikkulykker" er skilt ut som en egen delprosess direkte under hovedprosessen "Utøve sektoransvar".



Figur 4 Utsnitt fra Statens vegvesens kvalitetssystem: Prosessbeskrivelse "Utøve sektoransvar".

Under delprosessen "Ivareta fagområdene [...]" ligger følgende prosessbeskrivelse:



Figur 5 Utsnitt fra Statens vegvesens kvalitetssystem: Prosessbeskrivelse "Ivareta fagområdene [alle sektoransvarsområder]".

Denne prosessbeskrivelsen gjelder altså for alle sektoransvarsområdene, inkludert trafikkikkerhet og universell utforming. Oppsummert inneholder beskrivelsen delprosesser for strategiutvikling og budsjettering, gjennomføring og oppfølging av tiltak, fagdokumentasjon og kompetanseutvikling og formidling.

For å ivareta sektoransvaret på fagområdet **trafikkikkerhet** inneholder kvalitetssystemet følgende spesifikke delprosesser:

Etablere og utvikle faglige samarbeidsfora

- Bidra til å koordinere trafikkikkerhetsinnsatsen nasjonalt, regionalt og lokalt samt motivere og inspirere til trafikkikkerhetsarbeid
- Sikre involvering av politi, fylkeskommune, kommune, Trygg Trafikk, frivillige organisasjoner og næringsliv

Bistå i regionalt og lokalt trafikkikkerhetsarbeid

- Bistå fylkeskommunene i koordinering av trafikkikkerhetsarbeidet i fylket
- Bistå fylkeskommunene og kommunene ved utarbeidelse og revisjon av trafikkikkerhetsplaner
- Gi informasjon om trafikkikkerhet og bidra til økt trafikkikkerhetskompetanse

Være talsorgan for trafikkikkerhet (som viktigste aktør)

- Sikre at trafikkikkerhet blir frontet overfor media og publikum, samt gi innspill og kommentarer i trafikkikkerhetssaker

For **universell utforming** er det definert en spesifikk delprosess i "*å ta ansvaret for å koordinere transportetatenes arbeid med oppfølging tilskuddsmidlene til kommuner og fylkeskommuner for økt tilgjengelighet innen kollektivtransporten, «Tilskudd til tilgjengelighetstiltak»*".

Disse beskrivelsene skildrer et bredt spekter av oppgaver, og gjør det fortsatt utfordrende å skille ut hvilke konkrete oppgaver som er sektoransvar og hvilke som ikke er det. Basert på Statens vegvesens beskrivelse av sektoransvar og de prosesser som er definert under dette i kvalitetssystemet, foreslås følgende definisjon på sektoransvar:

Sektoransvar omfatter oppgaver som gjøres for å koordinere eller informere om/utvikle kompetanse innenfor de definerte sektoransvarsområdene, med formål om å påvirke utviklingen på området i en positiv retning.

Alle arbeidsområder kan som sådan ha et element av sektoransvar i seg. For å kunne si noe om hvilke av Statens vegvesens oppgaver som er sektoransvar i denne rapporten legges til grunn ovennevnte definisjoner og de prosessbeskrivelser som fins under sektoransvar i kvalitetssystemet, for sektoransvarsområdene generelt og for trafikkikkerhet og universell utforming spesielt.

4 Statens vegvesens oppgaver innen trafikksikkerhet

Dette kapitlet viser resultatene fra intervjuene som er gjennomført med ansatte i Statens vegvesen om deres oppgaver innenfor trafikksikkerhet. Alle oppgaver som er nevnt i intervjuene beskrives, før en utdypende diskusjon om hvilke som kan anses som sektoransvar.

4.1 Definerte ansvarsområder

Trafikksikkerhet er en integrert del av Statens vegvesens arbeid på mange områder. De nasjonale målene og kravene til trafikksikkerhet er derfor en premiss for en rekke prosesser i etatens kvalitetssystem. I følge *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017* (Statens vegvesen 2014) har Statens vegvesen følgende ansvarsområder som påvirker trafikksikkerhet:

- Planlegge, bygge og vedlikeholde riks- og fylkesvegnettet
- Gjennomføre verkstedkontroll, ulike former for kjøretøykontroll, kontroll av kjøre- og hviletid og bilbeltekontroll
- Gjennomføre førerprøver og trafikkskoletilsyn
- Utarbeide bestemmelser og retningslinjer for vegutforming, vegtrafikk, føreropplæring og kjøretøy
- Være Samferdselsdepartementets fagorgan når det gjelder trafikksikkerhet
- Bistå fylkeskommunene og kommunene med faglige råd om trafikksikkerhet
- Være en pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet

4.2 Beskrivelse av oppgaver

I det følgende beskrives de oppgaver som er kartlagt i intervjuer med ansatte i Statens vegvesen, innenfor strategisk arbeid, arbeid med trafikanter og kjøretøy, og bygging og forvaltning av veg. I tillegg er samarbeid med andre aktører og kunnskapsutvikling og formidling omtalt som egne avsnitt, selv om det også inngår i de andre aktivitetene.

I beskrivelsen er det lagt vekt på å få frem likheter og forskjeller mellom regioner i hva som gjøres, i tillegg til et helhetsbilde. Det understrekes at all informasjon bygger på de intervjuer som er gjennomført, og det tas derfor forbehold om evt. feil eller mangler i det som presenteres.

Gjennom kartleggingen ble det forsøkt å få et bilde på hvor mye tid som brukes på ulike oppgaver, men dette har vist seg vanskelig å få målt gjennom intervjuene.

4.2.1 Overordnet strategisk arbeid

NTP, handlingsprogram og statsbudsjett

Prosesser rundt rullering og oppfølging av Nasjonal transportplan (NTP), handlingsprogrammer og statsbudsjett er sentrale oppgaver i alle regionene. Arbeidet medfører utredninger og beregninger som så

danner grunnlag for prioriteringer av store og små prosjekter som skal inn i planene. Vegdirektoratet har det overordnede ansvar, og utarbeider bestillinger til regionene. I de ulike regionene er det enheter som har ansvar for koordinering og bestillinger av relevante utredninger fra respektive fagavdelinger, ressursavdelinger og vegavdelinger. Det er hovedsakelig rutevise utredninger og sikkerhetsrangering av vegnettet som nevnes i intervjuene, men noen få er også involvert i å lage prosesser og verktøy for dette arbeidet.

Det er Trafikksikkerhetsseksjonen i *Vegdirektoratet* som sender ut bestillinger til regionene. En ansatt ved denne seksjonen har spesielt mye ansvar for å ivareta trafikksikkerhet i NTP-prosessene. Dette innebærer bl.a. å jobbe med definering av etappemål for trafikksikkerhet, som krever beregninger av forventet effekt av tiltak som gjøres innenfor trafikksikkerhet av flere aktører (særlig Statens vegvesen, Politiet, fylkeskommuner og Trygg Trafikk). NTP-arbeidet innebærer også mye arbeid med prioritering av ressurser til trafikksikkerhetsområdet. Nærmere bestemt å jobbe for prioritering av trafikksikkerhet mot andre områder, og prioritering mellom ulike tema innenfor trafikksikkerhet. Videre er det noe arbeid med høringsrunder på transportetatens planforslag. Samme person har også mye ansvar knyttet til Statens vegvesens utarbeidelse av handlingsprogram og statsbudsjett.

En annen ansatt ved samme seksjon er involvert i NTP-prosesser ved å fungere som en rådgiver for en NTP-gruppe. Det er meningen at trafikksikkerhet skal være representert i slike grupper. Andre seksjoner i Vegdirektoratet, bl.a. på Trafikant- og kjøretøyavdelingen, har også ansvar for tema som berører trafikksikkerhet i NTP.

Det foregår videre arbeid med leveranser til NTP og handlingsprogram både regionalt og lokalt omkring i etaten. Arbeidets omfang varierer sterkt over tid, siden det går i sykluser. I intervjuene er det først og fremst ansatte ved fagavdelingene i regionene som beskriver at de har oppgaver innenfor NTP/handlingsprogram. De fleste som er intervjuet fra vegavdelingene har i begrenset grad direkte med NTP-prosesser å gjøre, men det blir nevnt at slike prosesser foregår.

I Region nord er det strategistaben som har prosessansvar og resultatansvar for NTP og handlingsprogram. Fagpersoner trekkes inn ved behov, og én ansatt har hovedansvar for prosesser med sikkerhetsrangering og prioritering av tiltak. Veg- og transportavdelingen er tett inne i prosessene med regionens innspill til NTP og handlingsprogram, for å sikre at effektive tiltak ivaretas og at trafikksikkerhetstiltak ikke salderes bort. Dette kan f.eks. innebære å påse at sikkerhetsrangering blir tatt hensyn til ved prioritering. En ansatt ved Seksjon for miljø og trafikksikkerhet ved Veg- og transportavdelingen jobber med trafikksikkerhetsdelen innenfor NTP, lager utredninger innenfor fagtema og er med og prioriterer ulike vegprosjekt. Som i de andre regionene gjør Ressursavdelingen analyser og utredninger på bestilling fra fagavdelingene.

I Region midt er det to, av og til tre personer ved seksjon for Trafikksikkerhet, miljø og forvaltning som jobber med NTP og handlingsprogram. Seksjonen gjennomfører sikkerhetsrangering av riksvegnettet i regionen som brukes som prioriteringsgrunnlag ved valg av trafikksikkerhetstiltak i NTP/handlingsprogram (hvert 4. år) og ved prioriteringer i rutevise utredninger av stamvegnettet (hvert 4. år). Prioriteringer diskuteres med vegavdelinger og ruteansvarlige/fylkeskontakter. De gjennomfører også (mindre detaljerte)

rutevise utredninger. Annethvert år gjennomføres skadekostvurderinger for det sikkerhetsrangerte vegnettet i forbindelse med stamvegutredninger.

I Region vest er det også Styrings- og strategistaben som har det overordnede ansvaret for å koordinere regionens innspill til NTP og handlingsprogram. Trafikksikkerhetsseksjonen ved Veg- og transportavdelingen er koordinator for innspill til hva som skal inn av trafikksikkerhet. Det er mye koordineringsarbeid med møter, mail og Lync for å hente inn innspill fra alle vegavdelinger og fagavdelinger, for så å sette opp en prioritert liste over prosjekter. Seksjonsleder og to andre ansatte er mye involvert i dette. Når det gjelder egne innspill fra seksjonen har de ansatte ulike ansvars- og fagområder (f.eks. ulykkesanalyser), og diskuterer seg frem til hvilke tiltak de vil prioritere. Dette gjelder regionale tiltak som ikke foreslås fra vegavdelingene og som de vet har god effekt. Prioritert liste leveres til Styrings- og strategistaben i regionen. Innsatsen er størst hvert fjerde år når neste handlingsprogram skal på plass.

I Region sør er det Styrings- og strategistaben som har det overordnede ansvaret for NTP. De formidler så bestillinger til andre seksjoner ved regionen. Samfunnsseksjonen har ansvar for å koordinere arbeidet med utarbeiding av handlingsprogram, sammen med vegavdelingene og Ressursavdelingen. En ansatt ved Samfunnsseksjonen er kontaktperson for trafikksikkerhet, og lager leveranser på trafikksikkerhet til NTP og handlingsprogram. Andre trekkes inn der det trengs, og vegavdelingene (med sine NTP-kontakter og TS-koordinatorer) spiller en viktig rolle i arbeidet. Leveransene dreier seg ofte om beregninger i SKost⁵ for forskjellige prosjekter, og sikkerhetsrangering av vegnettet annethvert år. Fra vegavdelingene spilles det inn forslag til prosjekter, dette kan være på store prosjekter eller mindre prosjekter innenfor programområdene for trafikksikkerhetstiltak eller gang-/sykkelveg. Det varierer mellom vegavdelingene hvor mye arbeid det er i ulike faser av NTP- og handlingsprogramarbeidet, bl.a. fordi det er ulik lengde riksveger i fylkene. På vegavdelingene i Buskerud og Vestfold er det en såkalt trafikksikkerhetsmedarbeider som har ansvar for å utarbeide prioriteringslister til handlingsprogram for TS-tiltak på riksveg og fylkesveg. Det er ikke intervjuet personer fra de tre andre vegavdelingene i Region sør, men mest sannsynlig har de tilsvarende TS-medarbeider der, i tillegg til TS-koordinator.

I Region øst er det en ansatt ved Strategi-, veg- og transportavdelingen som koordinerer arbeidet med NTP. En person ved Trafikksikkerhetsseksjonen i samme avdeling har ansvar for å jobbe med trafikksikkerhetsprioritering av store prosjekter og med programområdetiltak. Seksjonen utarbeider bestillinger på statistikk og utredninger til Seksjon for trafikkteknikk og analyse ved Ressursavdelingen og til vegavdelingene. De forbereder også saker for regionledermøtet (RLM). En ansatt ved Seksjon for trafikkteknikk og analyse ved Ressursavdelingen jobber med rutevise utredninger og ulike beregninger (herunder effektberegninger) mot NTP. STRAKS-ansvarlig (ved samme seksjon) er også mye involvert i dette arbeidet.

Strategier, handlingsplaner, årsplaner og årsrapporter

Det eksisterer et uvisst antall ulike strategier og handlingsplaner på ulike tema innenfor eller som berører trafikksikkerhet, og som er laget på ulike nivå i organisasjonen. Dette er også beskrevet i en egen prosess i

⁵ Program for å beregne strekningsvise ulykkeskostnader

etatens kvalitetsstyringssystem, kalt "Avklare fokusområder og utarbeide strategier". Strategiene skal sikre at mål og føringer i styringsdokumentene nedfelles, i form av en systematisk plan som grunnlag for implementering.

Noen av disse strategiene og planene er fanget opp i intervjuene. Den mest sentrale planen er Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet, som rulleres ca. hvert fjerde år. Arbeidet med denne tiltaksplanen koordineres av Seksjon for trafikksikkerhet ved Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen i Vegdirektoratet. Dette innebærer at det er de som leder arbeidsgruppen og som har sekretariatet for utarbeiding og oppfølging av planen.

Arbeidet med planen involverer mange aktører. Internt i etaten omfatter dette andre seksjoner og avdelinger både i Vegdirektoratet og etaten for øvrig. F.eks. har seksjoner ved Trafikant- og kjøretøyavdelingen ansvar for egne deler av planen. De har også en egen TK-tiltaksplan som koordineres med tiltaksplanen for trafikksikkerhet. Flere eksterne samarbeidsaktører er også sterkt involvert – i tillegg til Statens vegvesen er hovedaktørene Politiet, Helsedirektoratet, Trygg Trafikk, Utdanningsdirektoratet, fylkeskommunene og de største bykommunene. En stor del av arbeidet i Vegdirektoratet går ut på å foreslå og prioritere tiltak internt fra Statens vegvesen. I arbeidet med gjeldende plan for 2014-2017 ble det også brukt mye tid på å involvere fylkeskommunene og de sju storbykommunene, som da var med for første gang, samt å involvere ulike interesseorganisasjoner.

Tiltaksplanen følges opp med årlige resultatrapporter som også utarbeides av Seksjon for trafikksikkerhet i Vegdirektoratet. Den presenteres på en årlig resultatkonferanse. Rapporten viser tilstandsutvikling og utvikling mot etappemålene hvert år, også de fylkesvise. Annethvert år vil også rapporten inneholde status på tiltaksmålene i planen. Vegdirektoratet må da hente inn status fra alle aktørene til rapporten, det er imidlertid foreløpig litt usikkert hvordan dette skal gjennomføres for perioden 2014-2017.

Regionene og vegavdelingene har i liten grad nevnt arbeid med tiltaksplanen for trafikksikkerhet i sine oppgavebeskrivelser. En person fra Strategi-, veg- og transportavdelingen i Region øst jobber med oppfølging av tiltaksplanen ved å lage et forenklet grunnlag for Trafikant- og kjøretøyavdelingen og vegavdelingene i regionen. Ellers blir det påpekt av en informant i Region sør at handlingsrommet for regionene når det gjelder oppfølging av planen er lite, i den forstand at styringsenhetene i regionene ikke har påvirkning på hva vegavdelingene skal gjøre.

Ellers er det utarbeidet flere strategiske planer regionalt og lokalt hvor trafikksikkerhet er tema helt eller delvis. Det er også definert prosesser i kvalitetssystemet for å "Avklare fokusområder og utarbeide strategier", og for å "Utarbeide tiltaksplaner per område".⁶ Hvordan dette følges opp og gjennomføres synes å være høyst variabelt. I Region øst har Trafikksikkerhetsseksjonen en ansatt som har ansvar for å utarbeide strategisk plan for trafikksikkerhet. På områder med grenseflater mot trafikksikkerhet er det også utarbeidet variabelt antall strategier i de ulike regionene, slik som for gange, sykkel, kollektiv og for ITS. Region midt har f.eks. utarbeidet en regional handlingsplan for ITS, som nylig skal ha blitt vedtatt.

⁶ Dette er prosesser innenfor området "Ivareta fagområdene: Trafikksikkerhet, Miljø, Universell utforming, Kollektiv, Sykkel, Gåing, By, Samordna areal og transport, samfunnseffekter".

Etaten har også ansatte som jobber med årlige budsjett og årsrapportering, men dette er i liten grad beskrevet i intervjuene. Region nord beskriver et system for utkvittering av tiltak fra UAG-rapporter, TS-revisjoner og -inspeksjoner. Overordnede nasjonale tiltak til trafikksikkerhet (fastsatt av Vegdirektoratet) følges også opp med månedlig rapportering. Det er satt opp krav til de ulike seksjonene gjennom årsplan til minimum ressursbruk på disse områdene.

Håndbøker og kvalitetssystem

Statens vegvesen utgir og bruker en rekke håndbøker. Disse har enten status som normaler/retningslinjer eller veiledere. Håndbøkene revideres ved behov.

Vegdirektoratet har en ledende rolle i utvikling og revidering av håndbøker. Seksjon for trafikkforvaltning har ansvar for fire vegnormaler. Trafikksikkerhetsseksjonen arbeider en del med å gi trafikksikkerhetsinnspill til forskjellige slags håndbøker. Seksjon for føreropplæring og førerkort har ansvar for læreplaner i ulike førerkortklasser, disse håndbøkene har status som veiledere.

Regionene får nye eller reviderte håndbøker på høring, og samler innspill fra vegavdelinger og fagavdelinger. Enkelte ansatte fra regioner og vegavdelinger deltar med fagekspertise i arbeidsgrupper for håndbøker. Dette beskrives som oppgaver de har innimellom og ikke spesielt tidkrevende.

Når nye eller reviderte håndbøker gis ut er det regionene som sørger for at de gjøres kjent og tas i bruk internt i regionen og i vegavdelingene.

Vegdirektoratet har også en sentral rolle i å utvikle kvalitetssystemet til Statens vegvesen, hvor ulike prosesser og delprosesser er beskrevet. Dette er et nasjonalt kvalitetssikringssystem med oppdatert informasjon og prosessbeskrivelse innenfor gjeldende regelverk. Slike prosesser er noe som også enkelte fagpersoner/-miljøer i regionene bruker en del tid på å gå gjennom. Det skal dokumenteres at kvalitetssystemet brukes som verktøy. Ansatte i regionene er også involvert i arbeidet med å utvikle nye prosesser og forbedre de eksisterende.

Etter innføringen av Vegsikkerhetsforskriften jobbes det både i Vegdirektoratet og i alle fem regioner med å utvikle de metoder og prosesser som forskriften krever. I Region midt jobber f.eks. to ansatte delvis med oppfølging av Vegsikkerhetsforskriften. De har jobbet endel internt og mot planavdelinger og prosjekter om hvordan de skal forstå forskrift og retningslinjer – når det skal gjennomføres trafikksikkerhetsinspeksjoner, risikoanalyser, trafikksikkerhetskonsekvensanalyser osv. Det er gjennomført fagdag rundt dette temaet. Det anslås i intervju at dette arbeidet krever ca. 0,6-0,7 årsverk. I Region vest har også én ansatt ansvar for å sette seg inn i Vegsikkerhetsforskriften og rådgi andre. Trafikksikkerhetsseksjonen i Region øst har laget en policy for regionen basert på forskriften, og jobber med å forbedre systemet for oppfølging.

Ulykkesstatistikk

Statens vegvesen drifter og tar ut data fra et eget ulykkesregister – STRAKS. Vegdirektoratet utarbeider månedlig ulykkesstatistikk på bakgrunn av dette registeret, som spres ut internt og eksternt. Regionene har egne STRAKS-koordinatorer som er bindeledd mellom nasjonalt og regionalt/lokalt nivå. De har ansvar for

registrering og rapportering, at kvaliteten på registreringene holder mål og at de ansatte på vegavdelingene som registrerer ulykkene har tilstrekkelig kompetanse gjennom kurs og dialog.

I Region nord lager STRAKS-koordinator (tilhørende Seksjon for miljø og trafikksikkerhet) statistikk til RLM og oversikter over utviklingen på området. Han får henvendelser fra media og fra Politiet som skal besvares, og internt fra prosjekter som ønsker status (f.eks. til konseptvalgutredninger). Det er dessuten en del henvendelser fra kommuner, men disse henvises til vegavdelingene. Oppfølging av STRAKS er den mest tidkrevende oppgaven for personen som har denne funksjonen. Det er vegavdelingene som følger opp rapporter fra politiet, og legger disse inn i STRAKS. Rapportene kan også føre til oppfølging av ulike ting som kommer frem og som krever tiltak, f.eks. ved å ta kontakt med byggeledere. Vegavdelingene har også mulighet til å ta ut rapporter fra STRAKS.

I Region midt lå tidligere koordinatoransvaret for STRAKS i Geodata-seksjonen, men er flyttet til TS-seksjonen fra 2015. Den nye koordinatoren skal jobbe med statistikk, analyse og formidling internt og eksternt. Vegavdelingene har ansvar for å legge inn rapporter i ulykkesregisteret, og ta ut analyser på lokalt nivå når dette etterspørres internt eller på bestilling fra kommuner. Dette kan være i form av kart, tabeller og figurer.

I Region vest er det 4-5 personer i tillegg til STRAKS-ansvarlig som har kompetanse på å ta ut data fra STRAKS og som gjør dette ved behov. Som i de andre regionene, er det vegavdelingene som legger inn ulykkesrapporter og foretar ulykkesanalyser på lokalt nivå. Dette kan typisk være knyttet til ulykkesituasjonen i punkter (kryss), men også til mer overordnede tema eller før-/etteranalyser for å se på virkning av tiltak. Omfanget på dette arbeidet varierer.

Oppgavene til STRAKS-ansvarlig i Region sør beskrives som å forvalte datamengden og levere analyser på bestilling fra fylkeskommuner, kommuner og internt. Ansvarlig på region sitter i Samfunnsseksjonen på Veg- og transportavdelingen. Det er kontaktpersoner i vegavdelingene, som møtes gjennom jevnlig samlinger.

I Region øst er ansvar for ulykkesregistrering i hele regionen plassert hos Ressursavdelingen og Seksjon for trafikkteknikk og analyse. Dette er den eneste regionen som har samlet STRAKS i en egen faggruppe. Dette begrunnes med at regionen har ca. 30 % av landets trafikkulykker, og derfor tidlig så et behov for en god forankring og oppfølging av registerings- og rapporteringsarbeidet. Faggruppen er aktiv på faglig oppdatering og utvikling av fagområdet, også overfor Vegdirektoratet. Medarbeiderne på faggruppen har fylkesvis ansvar for STRAKS-registeret. Seksjonen har fast bestilling fra Strategi-, veg- og transportavdelingen på arbeidet, og ansvar for eget budsjett. Oppgavene består i å samarbeide og bistå med analyser til vegavdelingene, uttak av kartoversikter og ulike fremstillinger/analyser som bl.a. vegavdelinger benytter i sine samarbeidsmøter. De bidrar videre med ulykkesoversikter til media og i prosjekter og gjør mye analysearbeid, bl.a. for fylkenes trafikksikkerhetsutvalg. De innkaller og gjennomfører samarbeidsmøter med politiet i regionen for å sikre best mulig kvalitet på ulykkesregisteret. Dette er krevende fordi kvaliteten på rapportene ofte er for dårlig, og det anslås at man bruker ca. et halvt årsverk på denne oppfølgingen.

Ulykkesanalyser

Statens vegvesen har siden 2005 analysert alle dødsulykker i trafikken for å få mer systematisk kunnskap om årsaker til ulykker og til skadeomfang. Kunnskapen skal bidra til intern og ekstern læring for å bedre kunne forebygge antall og konsekvenser av ulykker. Arbeidet med dybdeanalyse av dødsulykker er organisert slik at den nasjonale koordinatoren sitter i Vegdirektoratet (ved Seksjon for trafiksikkerhet, Trafiksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen), og hver region har en regional koordinator. Disse leder en ulykkesanalysegruppe (UAG), og tar imot og viderebehandler rapporter fra de lokale ulykkesgruppene i vegavdelingene (UU/UG).

Arbeidet til nasjonal koordinator i Vegdirektoratet er mye knyttet til å sikre rammebetingelser for UAG-arbeidet. Siden medio 2014 har det pågått arbeid med å revidere retningslinjene for UAG-arbeidet, med tanke på å gi klare føringer for disse og bl.a. sørge for at *personvern* er godt nok ivaretatt. Koordinatoren beskriver arbeidet med å lage retningslinjer, for at Statens vegvesen skal tilfredsstillende Datatilsynets konsesjonsvilkår, som omfattende. Konsesjon er nødvendig for å kunne registrere og behandle personopplysninger, og dette er gitt for UAG. Det er imidlertid besluttet at Statens vegvesen har behov for å søke om utvidet konsesjon til også å gjelde UU/UG. Videre er det i Vegdirektoratet gjort en jobb for å tilrettelegge for dokumentbehandling i UAG-arbeidet på en slik måte at personvern ivaretas på tilfredsstillende vis.

Juridisk seksjon i Vegdirektoratet utarbeidet i 2014 egne retningslinjer for innsyn i UAG-rapporter, slik at innsynskrav i UAG-rapporter behandles likt i alle regioner. Det er laget en egen prosess for dette i kvalitetssystemet, denne skal gjennomgå en justering.

Vegdirektoratet har også hånd om et arbeid for å koordinere, kvalitetssikre og justere databasen med data fra alle ulykkene som er analysert. Det har pågått et arbeid for å gjennomgå kodene i databasen, med siktemål om å tilrettelegge for en felles praksis på hva som legges til grunn for vurdering av de ulike kodene. Det er også laget definisjoner til alle analysekodene. Et lignende arbeid skal gjøres for faktakodene. Databasen skal være ferdig revidert senest 1. mars 2016.

I 2015 ble det på initiativ fra Norge gjennomført en felles nordisk workshop for dybdeanalyse av dødsulykker i trafikken, med hensikt om å oppnå en felles forståelse for hverandres analysearbeid og se på felles datagrunnlag. Dette møtet vil gjentas i 2016.

En intern prosjektgruppe ledet av Vegdirektoratet er blitt opprettet av Vegdirektøren for å se nærmere på uavklarte problemstillinger rundt åpenhet om UAG-arbeidet. Prosjektet skal i tillegg vurdere om det er behov for endringer i organisering, utførelse og ressursutnyttelse i UAG-arbeidet. Prosjektet ledes av en person fra Styringsstab, mens sekretær for arbeidet sitter på Trafiksikkerhetsseksjonen.

Vegdirektoratet behandler også søknader fra forskningsinstitusjoner om å få tilgang til UAG-rapporter for bruk i forskningsprosjekter.

UAG-lederen i Region nord er organisert ved Miljø- og trafiksikkerhetsseksjonen i Veg- og transportavdelingen. UAG-leder beskriver sine oppgaver som å lede analysearbeidet og sikre at det gjøres med god og vitenskapelig kvalitet. Han har faglig ansvar for de som samler inn data og gjør analyser, og for

at de innehar riktig kompetanse med sammensetning av veg-, kjøretøy- og atferdskompetanse. Han har dessuten ansvar for å ruste opp kollegiestøtteordningen som ivaretar de som reiser ut på åsted og øvrige involverte i UAG-arbeidet. UAG-lederen er bindeledd mot ledelsen og mot det nasjonale nivå, og må sørge for at nye retningslinjer følges i regionen. Analyser, rapporter og årsrapporter tar mye av arbeidstida til UAG-leder, i tillegg til formidling om resultater fra analysene og foredrag og kurs om trafikk sikkerhet. UAG i Region nord består av UAG-leder og to personer til fra Miljø- og trafikk sikkerhetsseksjonen, én person fra Trafikant og kjøretøy og én lege. Disse har fire til fem samlinger i året. Analysene gjøres i fellesskap, og rapportskrivningen og gjennomgang av utkast fordeles.

Trafikant- og kjøretøyavdelingen er også sterkt inne i UAG-arbeidet, og har et særlig ansvar i UU som rykker ut på åsted og gjør tekniske analyser. Fra TK-område⁷ Troms er det to personer som deltar i UU. Disse skal gjennomføre tekniske undersøkelser av kjøretøy, samt spor på og ved veg. De utarbeider en rapport som også politiet får til sitt arbeid. TK-området har personer som er tekniske sakkyndige i rettsaker.

UAG-leder i Region midt er organisert ved Seksjon for trafikk sikkerhet, miljø og forvaltning i Veg- og transportavdelingen. I UAG-gruppa er det i tillegg en ansatt til fra samme seksjon, UG-ledere fra de tre vegavdelingene i regionen (Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag) og en lege fra St. Olavs hospital. De har tidligere hatt fire UG, men har nå én for hvert fylke. Det er UG som rykker ut på åstedsbefaring ved ulykker. UAG har ansvar for å sammenstille informasjon fra ulike fagekspert og skrive analyserapporter for hver dødsulykke. De gjennomfører faste møter annenhver måned med fokus på dette. Det skjer også noe formidling. I det siste har de hatt tett samarbeid med juridisk seksjon for å håndtere spørsmål om innsyn. Det har vært UAG-leder og ett UAG-medlem som har deltatt på slike møter, samt seksjonsleder. De låner i tillegg en person fra en av vegavdelingene for å styrke kapasiteten, som følge av merarbeid med innsynssaker og fokus fra media. Seksjonsleder opplyser at de i det siste har hatt 2,5 personer på dette arbeidet, pluss den ekstra kapasiteten fra vegavdelingen. Totalt vil ca. 1,5 årsverk bli brukt frem til årsskiftet 2015/2016 på dette. Region midt har en egen koordinator for oppfølging av nasjonale og regionale tiltak fra UAG, denne personen har også ansvar for å utarbeide regional årsrapport for UAG og sende på høring i seksjonen.

UAG-leder i Region vest er organisert ved Trafikk sikkerhetsseksjonen i Veg- og transportavdelingen. Av fire faste deltakere i UAG er tre fra denne seksjonen (inkludert leder), og i tillegg en lege. De fire har delt fylkene mellom seg (Sogn og Fjordane, Hordaland og to på Rogaland), slik at de har hovedansvar for å sette sammen rapporten for ulykker i sitt fylke, med innspill fra de andre fagområdene. UAG-leder har ansvar for årsrapport og for sladding før offentliggjøring av rapporter. UAG har to kontaktpersoner på juridisk seksjon. Gruppa legger ut månedsstatus på intranett, men har hatt liten kapasitet til intern og ekstern formidling. Det har generelt vært mye fokus på UAG de siste månedene. UU har en fagleder fra Stab i Trafikant- og kjøretøyavdelinga. Hun koordinerer og leder de ulike ulykkesgruppene i vegavdelingene, og har også kontakt med UAG, Vegdirektoratet og eksterne samarbeidspartnere som f.eks. Politiet.

⁷ Med TK-område menes her geografiske distrikter under Trafikant- og kjøretøyavdelingene i regionene. TK-områdene har ansvar for trafikkstasjonene og tjenester tilknyttet disse.

UAG-leder i Region sør er organisert ved Samfunnsseksjonen i Veg- og transportavdelingen. Hun leder det regionale UAG-nettverket i Region sør, som omfatter 28 personer. Selve UAG består av representanter fra Trafikant og kjøretøy og en person med kompetanse på vegteknikk. Gruppen bruker ca. 150 timer per ulykkesrapport. Det er gjennomført intervju med én person fra UG i Region sør, som leder UG i Vestfold. Gruppen der består av fem personer med ulik kompetanse. Det er den kjøretøysansvarlige som har mest arbeid med dette, siden det er denne personen som rykker ut til åsted og gjør tekniske analyser. UG-leder skriver ulykkesrapporten, og estimerer en tidsbruk på 4-5 dager per rapport. Den sendes så til UAG på regionalt nivå, som går dypere ned i materialet og foreslår tiltak i sin rapport. UAG-leder i Region sør deltar nå i et felles arbeid for å få et velfungerende datasett for alle dødsulykkene i Norge med høy datakvalitet.

I Region øst er UAG-arbeidet noe annerledes organisert enn i de andre regionene. Styringsgruppen for UAG ledes av seksjonsleder for Trafikksikkerhetsseksjonen i Strategi-, veg- og transportavdelingen. Styringsgruppen består ellers av representant fra vegavdeling og fra Trafikant og kjøretøy-avdelingen. Gruppen følger opp arbeidet som gjøres og at avvik lukkes. De er bestillere som har det overordnede ansvaret for oppfølging, mens selve ulykkesanalysegruppen er organisert hos Ressursavdelingen, ved Seksjon for Trafikkteknikk og analyse. UAG-lederen og en medarbeider til fra denne seksjonen jobber med UAG på heltid. I tillegg inngår representanter fra Trafikant og kjøretøy og vegavdelinger i UAG, med ca. 20-40 %-stillinger. En lege deltar også i arbeidet. Seksjon for Trafikkteknikk og analyse har ansvar for eget budsjett til UAG. Selve arbeidsoppgavene består av å gjennomføre gode og lærerike analyser av ulykkene og formidle kunnskap. Mer konkret innebærer det å fordele ansvar for rapporter, ha løpende kontakt med vegavdelinger, gjøre arbeid i forbindelse med innsynsbegjæringer, arbeid mot media og sørge for løpende faglig utvikling i nært samarbeid med Vegdirektoratet.

UAG gjennomfører også temaanalyser og bistår Vegdirektoratet på flere områder. Videre utarbeider de årsrapport for arbeidet. Formidling av kunnskap skjer også gjennom temadager og ved ulike deltakelser i fagmøter på tvers i regionen og sammen med eksterne samarbeidspartnere.

Utvikling av analyse- og modellverktøy

Trafikksikkerhetsseksjonen i Vegdirektoratet har ansvar for å utvikle metoder og verktøy til bruk i TS-arbeidet. Eksempler på verktøy som er utviklet er Skost, TSeffekt, ATK-nytte, URF, Transit og Tusi. Det brukes mye tid på utvikling av slike verktøy, som først og fremst brukes av andre i etaten for å kunne følge situasjonen på riksvegnettet. Noe av arbeidet med verktøyene består i at de skal være tilpasset andre brukere enn etatens egne ansatte, men dette beskrives i intervju som svært lite.

Tilstandsundersøkelser og -overvåkning

Statens vegvesen gjennomfører tilstandsundersøkelser på ulike tema, for å følge utviklingen på definerte tilstandsmål over tid. Dette er en del av et løpende arbeid som etaten bruker, men gir også kunnskap som andre har nytte av i sitt arbeid. Dette gjelder f.eks. bilbelte, sykkelhjelmer og bremses på tunge kjøretøy. Bakgrunnsarbeidet og tabellene utarbeides av en ansatt ved Trafikksikkerhetsseksjonen i Vegdirektoratet. Andre skriver tekst til tabellene.

Det er også ved Trafikksikkerhetsseksjonen i Vegdirektoratet at fartsnivået i Norge overvåkes. Dette beskrives som en ganske omfattende jobb, med store mengder data som sammenstilles og analyseres.

Oppfølging av tilrådninger fra Statens havarikommisjon for transport

Når Statens havarikommisjon for transport (SHT) kommer med tilrådninger til Statens vegvesen, må det gjennomføres tiltak for å kvittere ut disse. Trafikksikkerhetsseksjonen i Vegdirektoratet har ansvar for administrasjon knyttet til dette. Dette gjelder både tiltak innenfor etaten sitt ansvarsområde og tiltak som andre har ansvar for, bortsett fra de som gjelder Samferdselsdepartementet.

4.2.2 Trafikant- og kjøretøyrettet virksomhet

Kampanjevirkosomhet

Leder av Trafikant- og kjøretøyavdelingen leder styringsgruppa for kampanjearbeidet til Statens vegvesen. Det meste av kampanjearbeidet er sentralisert gjennom det utvidete kampanjesekretariatet. Det ledes av en ansatt fra Kommunikasjonsstaben, og består ellers av to representanter fra Trafikant- og kjøretøyavdelingen, to representanter fra Trafikksikkerhetsseksjonen, samt de regionansvarlige for kampanjer. Kampanjesekretariatet har ansvar for å utarbeide det faglige grunnlaget for kampanjearbeidet, gjennom analyser av tilgjengelig eller innsamlet tallmateriale og vitenskapelig materiale. Videre har kampanjesekretariatet en viktig rolle i å utforme kampanjer. Dette innebærer bl.a. kontakt med reklamebyrå, bestemme utforming av skilt og sørge for evaluering av kampanjene. De tar også imot tilbakemeldinger i etterkant fra de som har gjennomført kampanjene.

De regionsansvarlige som er intervjuet (i tre regioner) har noenlunde like roller i kampanjearbeidet. De skal ta med tilbakemeldinger fra regionen inn i det nasjonale kampanjesekretariatet, og være et bindeledd mellom nasjonalt, regionalt og lokalt nivå. De er også ansvarlig for gjennomføring av nasjonale og regionale kampanjer i sin region.

I Region nord har den regionsansvarlige også ansvar for å legge til rette for russeren i russetida. Hun leder det regionale kampanjenettverket, som består av én ansatt fra hvert TK-område og én fra Kommunikasjonsstab. TK-områdene deltar i kampanjene ved å gi ut informasjon og ha materiell tilgjengelig på trafikkstasjonene. Det regionale nettverket samler funn fra UAG og bruker dette til å lage tiltaksplan for å utbedre forhold der det har skjedd dødsulykker. Dette har f.eks. vært økt fokus på kjøring med tilhengere. De har også samarbeid med Norges Lastebileier-Forbund (NLF), pensjonistforeninger og fotballkretsen.

I Region vest jobbes det med å samle arbeidet med nasjonale og regionale kampanjer i ett team der innsatsen blir mer målrettet enn det tilfellet er i dag, hvor det foregår ulike lokale tiltak. Regionen gir også råd for ulike trafikantgrupper, bl.a. rulleskibrukere, i samarbeid med Skiforbundet og Trygg Trafikk. De gir også trafikantinformasjon om refleksbruk, kjøre- og hviletidsbestemmelser m.m. De har aktiviteter mot russeren med tilbud om kontroll i hall og er ute på skolene sammen med politiet. Videre er de med på trafikksikkerhetsdager, deltar på Trafikkofrenes dag og er ute og deler ut reflekser.

Føreropplæring og førerprøver

Statens vegvesen har ansvar for Trafikkopplæringsforskriften, Forskrift om yrkessjåførutdanning, Utrykningsforskriften og Sensorforskriften. Dette ansvaret er plassert hos Seksjon for føreropplæring og førerkort. Seksjonen er delt i to kontorer med 14 ansatte hver – Kontor for førerprøver og -rettigheter og Kontor for opplæring og utvikling. Sistnevnte har ansvar for ovennevnte forskrifter.

Trafikkopplæringsforskriften skal sikre at førere får god opplæring, først og fremst for å skape trafikksikre førere, men også for å sikre elevenes forbrukerrettigheter. Læreplanen endres ved hvis det oppdages utilsiktede effekter eller det er implementering av EU direktiv (senest 13.1.2013). Det er gjennomført en omfattende evaluering av om føreropplæringen gjennomføres etter intensjonene og hvilke effekter ny føreropplæring kan ha hatt på utviklingen av trafikksikkerhet for unge førere. På bakgrunn av evalueringsrapportene gjøres nå en revisjon av gjeldende læreplan. Eksterne arbeidsgrupper, med deltagere fra bransjeorganisasjonene for trafikkskoler, Høgskolene som tilbyr trafikkklærerutdanning, har kommet med forslag til ny læreplan. Vegdirektoratet går nå igjennom alle forslagene og gjør en helhetlig revisjon av både forskrift og læreplaner. Arbeidet gjøres av ansatte på Kontor for opplæring og utvikling, og kvalitetssikres gjennom møter med en referansegruppe bestående av brukerorganisasjoner og ansatte fra Statens vegvesen. I tillegg til Seksjon for føreropplæring og førerkort er ansatte fra Seksjon for tilsyn og kontroll (også Trafikant- og kjøretøyavdelingen) involvert i dette arbeidet.

Knyttet til selve førerprøven har seksjonen ansvar for å utvikle retningslinjer for gjennomføring av teoretisk og praktisk prøve. Dette innbefatter å lage oppgaver til teoriprøven og systemer som ivaretar problemstillinger knyttet til juks.

Seksjon for føreropplæring og førerkort har også ansvar for yrkessjåføropplæringen, her er oppgavene mye de samme som for den ordinære føreropplæringen.

Seksjonen administrerer Trafikant- og kjøretøy-studiet (TK-studiet). Dette er et nasjonalt system for internopplæring, som er en rekke moduler som gjennomføres ved Universitetet i Agder (UiA) og Høgskolen i Nord-Trøndelag (HiNT). Dette gir intern sertifisering på ulike tjenester, for å sikre at oppgavene knyttet til trafikant- og kjøretøytjenester gjøres noenlunde likt over hele landet. Arbeidet med dette kurset i Vegdirektoratet går først og fremst ut på å lage opplegg for studiet og koordinere. Seksjon for føreropplæring og førerkort har hovedansvaret, mens andre seksjoner, særlig Seksjon for tilsyn og kontroll, har delansvar for utvikling av faginnhold innen sitt fagområde. Det er ansatte fra ulike deler av etaten som holder 80 % av undervisningen på studiet.

I tillegg har seksjonen et faglig ansvar for utdanningen for merkantilt ansatte innenfor førerkortområdet og for førerprøvesensorene.

Seksjon for føreropplæring og førerkort har dessuten ansvar for sensorutdanningen som tilbys ved HiNT, og for oppfølging av trafikkklærerutdanningen ved HiNT og Høgskolen i Oslo og Akershus (HiOA). Vegdirektoratet følger opp, samarbeider med og har kontaktmøter med disse utdanningsinstitusjonene.

En ansatt ved seksjonen har ledet arbeidet med Nasjonal strategi for moped og MC med oppfølgingstiltak for perioden 2014-2017. Han har også deltatt i en OECD-gruppe hvor de har laget en rapport kalt "Safety for powered two-wheelers".

Av oppgaver som blir nevnt av intervjuede ansatte i Region nord nevnes Bilfører 65+ og informasjonsmøter om mengdetrening for 16-åringer og deres foreldre/foresatte. Begge deler har økt i fokus og omfang de siste årene. Andre oppgaver som nevnes er trafikant tjenester som førerprøver, førerkortutstedelser, gjennerverv av førerkort, teoriprøver og vurderingsprøver.

De samme oppgavene nevnes i Region midt. En representant fra regionen sitter i en nasjonal ressursgruppe for informasjonsmøter om mengdetrening til foreldre/foresatte. Gruppen har representanter fra hver enkelt region, samt Vegdirektoratet. De har to til tre fysiske møter i året i tillegg til Lync-møter. I Region midt gjennomføres samlinger om dette temaet hvert år. Her går de gjennom et reelt informasjonsmøte og diskuterer hva som fungerer og ikke fungerer. De ser et behov for koordinering på dette. Region midt har også ansvar for tilrettelagte teoriprøver på landsbasis.

I Region midt rapporteres for øvrig om en økning i antall vurderingsprøver på bestilling fra fylkeslege og politi. I en slik prøve må sensor vurdere om førerretten skal inndras, og dette beskrives som en krevende oppgave. Det er ofte snakk om eldre mennesker, men også ungdommer. Arbeidet gjennomføres i tett samarbeid med fylkeslegen og politi. Regionen har kjørt et prosjekt i 3 år for å sammenligne regelverk i ulike fylker og muligheter for å forbedre rutiner lokalt. De har også utarbeidet flytskjema for saksgang og nye rutiner for oppfølging. Dette har medført økt samarbeid mellom Statens vegvesen, fylkeslegen og Politiet. Etter endt prosjekt skal de over på normal drift igjen med ca. to møter i året.

I Region vest nevnes kun Bilfører 65+ som oppgaver spesifikt relatert til føreropplæring. Mest sannsynlig har regionen imidlertid de samme oppgaver rundt trafikant tjenester som i Region nord og midt. I Region sør og Region øst er det ikke intervjuet personer fra trafikant- og kjøretøyområdet.

Kontrollvirksomhet

Kontrollvirksomheten i Statens vegvesen omfatter både utekontroll av kjøretøy, kjøretøykontroll i hall, bilbeltekontroller og automatisk trafikkontroll (ATK).

Det er Trafikant- og kjøretøyavdelingene i regionene med sine underliggende TK-områder som koordinerer og gjennomfører kontroller av kjøretøy i sine regioner.

Vegavdelingene i regionene gjennomfører bilbeltekontroller, koordinert av Trafikant- og kjøretøyavdelingene. Slike kontroller kan også omfatte kontroller av bruk av bilbelte i buss.

Region midt har to rådgivere med spesialfunksjon utekontroll, som er egne stillinger opprettet for å fungere som landsdekkende bindeledd mellom utekontrollører og Vegdirektoratet. Dette innebærer å sørge for at tilbakemeldinger fra kontrollører blir hensyntatt når instruksene revideres. Likeledes skal de tilgjengeliggjøre informasjon om kvalitetssystemet og instrukser overfor kontrollørene, og ellers være rådgiver og veileder i det som dukker opp av spørsmål og problemstillinger.

Statens vegvesen har delt ansvar med Politiet for gjennomføring av ATK. Statens vegvesen planlegger og utreder behovet for ATK, og sørger for oppsett og drift av fotobokser samt behandling av bilder før de sendes til Politiet. I intervjuene har det fremkommet at det stort sett er vegavdelingene som sørger for dette, og at det er en relativt liten oppgave. Unntaket er Region øst, hvor dette arbeidet foregår i et samarbeid mellom Ressursavdelingen og Strategi-, veg- og transportavdelingen.

Tilsyn med føreropplæring og kjøretøykontroll

Statens vegvesen har tilsyn med at regelverket overholdes innenfor områdene trafikant og kjøretøy. Dette inkluderer tilsyn med trafikkskoler, trafikklærere og faglige ledere. Dette gjelder tilsyn med opplæringens innhold og metode og tilsyn med vilkår for etablering av drift. Statens vegvesen har også tilsyn med yrkessjåføropplæringen, utrykningsopplæring og på kjøretøy.

Målet med tilsyn med føreropplæring er å skape trafikksikre førere, sikre like konkurransevilkår for trafikkskolene og å ivareta forbrukerrettighetene til trafikkskoleelevene. Det er regionene som fører det aktive tilsynet, med en tilsynsseksjon i hver region. Seksjon for tilsyn og kontroll i Vegdirektoratet gir retningslinjer til hvordan tilsynet skal gjennomføres. Vegdirektoratet har klagesaksbehandling for vedtak fra regionene. Trafikksikkerhet står øverst i prosessbeskrivelsen, og klagesaksavgjørelsene med grundige begrunnelser sendes til alle tilsynslederne for læring.

Vegdirektoratet og tilsynsseksjonene i regionene har jevnlig møter, hvor tema er styrende dokumenter og rene faglige spørsmål.

På kjøretøysiden fører regionene tilsyn med virksomhetene som foretar periodisk kjøretøykontroll (PKK). Vegdirektoratet har forskriftsansvar, ansvar for retningslinjer og for klagebehandling. PKK er EU-styrt, og hovedformålet er trafikksikkerhet. Statens vegvesen har også tilsyn med verkstedene. Utekontroll langs veg gjennomføres av Statens vegvesen og Politiet, i noen tilfeller i samarbeid. Kontrollområder er dokumenter, teknisk (bremses m.m.), bruksbestemmelser (dekk, kjetting, lastsikring, vekt, dimensjoner m.m.) og kjøre- og hviletid. Utekontroll er det mest ressurskrevende av de tre tilsynsområdene på kjøretøy.

Intelligente transportsystemer (ITS)

ITS er et arbeidsområde av stor betydning for trafikksikkerhet, men som i svært liten grad er trukket frem i intervjuene. Noe virksomhet på temaet er likevel kartlagt. Staten har et eget ITS-nettverk, hvor ulike perspektiver og bruksområder er representert. Det er Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen som leder dette nettverket, hvor andre i Vegdirektoratet og regionale kontakter på ITS deltar. Det er gjennomført en kartlegging av ITS-behovet i hver region, som fokuserte på tiltak og kostnader. Her har 1-2 personer fra hver region deltatt. Når det gjelder teknologi med positiv trafikksikkerhetseffekt har Trafikksikkerhetsseksjonen i Statens vegvesen ansvar for å arbeide for økt utbredelse både i kjøretøyparken generelt og i egen kjøretøypark.

4.2.3 Planlegging, bygging og forvaltning av veg

En av Statens vegvesens kjernefunksjoner er bygging og forvaltning av veg. I dette ligger mange arbeidsområder, som planlegging og bygging av ny veg og drift, vedlikehold og utbedring av eksisterende veg. Trafikksikkerhet er et sentralt element i alle faser.

Planforvaltning og høringer

Arbeid med egne planer og uttalelser til andre sine planer er et arbeidskrevende område i etaten. Mange av de som ble intervjuet i de ulike regionene og vegavdelingene har oppgaver i tilknytning til dette.

I store utbyggingsprosjekter er planleggingsprosessen lang og omstendelig, med flere faser; planprogram, kommunedelplan, konsekvensutredning, reguleringsplan og grunnerverv.⁸ Prosessen krever utstrakt samarbeid med flere aktører, og kommunene er spesielt sentrale. Statens vegvesen sin rolle mot kommunene består i å rådgi og anbefale løsninger.

Det er intervjuet til sammen 16 ansatte fra plan- og forvaltnings- eller plan- og trafikkseksjoner i 10 ulike vegavdelinger⁹ i landet. Disse beskriver et nokså likt bilde av hvilke oppgaver som inngår i planforvaltningen og som har med trafikksikkerhet å gjøre:

- Utredninger og prioritering av trafikksikkerhetstiltak
- Utforming/beskrivelse og oppfølging av planbestillinger på riks- og fylkesveg
- Behandling av planer etter Plan- og bygningsloven (kommuneplaner, kommunedelplaner, reguleringsplaner og evt. byggesaker)
- Behandling av byggegrensedispensasjoner og avkjørsler etter Vegloven
- Være premissleverandør for løsningsvalg (kryssløsninger, signalregulering m.m.)
- Oppfølging av utbyggingsprosjekter
- Fagansvar
- Faglig rådgivning internt og eksternt

De regionale og lokale TS-koordinatorene har særlig ansvar for de to siste punktene på lista, med å sørge for faglig oppdatert rådgivning og kompetanseformidling. To av vegavdelingene (begge i Region sør) har i tillegg egne trafikksikkerhetsmedarbeidere som er der for å lage prioriteringslister over trafikksikkerhetstiltak og ivareta trafikksikkerhet i både planleggings- og utbyggingsspørsmål. Disse har funksjon som diskusjonspartnere, rådgivere og kvalitetssikrere med fokus på trafikksikkerhet inn i prosjektgrupper. Også andre vegavdelinger har personer med slike funksjoner, selv om de ikke nødvendigvis kalles trafikksikkerhetsmedarbeidere.

I planarbeid inngår også behandling av fravikssøknader. Fravikssøknadene kommer fra lokale myndigheter som ønsker fravik fra vegnormalene. Plassering av ansvar for behandling avhenger både av hvilke normaler og hvilke krav det søkes fravik fra og om det er riks- eller fylkesveg. Søknader om fravik fra vegnormalene

⁸ <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/Om+vegprosjekter/Planprosess>

⁹ Troms, Midtre Hålogaland, Nord-Trøndelag, Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland, Buskerud og Oppland

N300 Trafikkskilt, N301 Arbeid på og ved veg, N302 Vegoppmerking og N303 Trafikksignalanlegg behandles av Trafikkforvaltningsseksjonen i Veg- og transportavdelingen i Vegdirektoratet. Det er opprettet fraviksgrupper både regionalt og i Vegdirektoratet, som også involverer ansatte med trafiksikkerhetskompetanse.

Behandling av klagesaker er også en oppgave som berører trafiksikkerhet. Klagenes behandles i linja, og kan komme fra alle slags hold, også enkeltpersoner.

Prosjektering og anlegg

I prosjekteringsfasen av små og store investeringsprosjekter er det byggeleder som skal sørge for at trafiksikkerhet ivaretas gjennom byggeplan og anbud og gjennom at entreprenør bygger i tråd med planer og krav. Det er gjennomført kun ett intervju med en byggeleder i Region øst om hvilke oppgaver dette innebærer. Det beskrives at TS-revisorer kommer med forslag og kommentarer til byggeplan i begynnelsen av prosjekter, og er med og diskuterer ulike løsninger i byggeplanmøter. Byggeleder har ansvar for å etterfølge de krav som påpekes. Det er avgjørende at byggelederne har kompetanse på trafiksikkerhet og ser hva som kan utbedres når de er ute på prosjektene. Det gjennomføres en TS-inspeksjon av nybygd anlegg ca. to uker før åpning, hvor det kontrolleres om noe må forbedres før anlegget åpnes.

Risikovurderinger og -analyser

Gjennomføring av risikovurderinger bygger på håndbok V721 Risikovurderinger i vegtrafikken, og kan foretas både på eksisterende og planlagte veger og tunneler. I tråd med håndboken gjennomføres risikovurderinger i alle regioner.

I Vegdirektoratet er det Trafiksikkerhetsseksjonen som har faglig ansvar for metodikken og oppdatering av håndbok V721. Det er imidlertid regionene som har ansvar for gjennomføring.

I Region nord er det Miljø- og trafiksikkerhetsseksjonen i Veg- og transportavdelingen som er navet i dette arbeidet. Den regionale TS-koordinatoren jobbet en god del med risikoanalyser for tunnel før, men det er nå andre som har overtatt dette.

I Region midt er det også regionen som har ansvar for såkalte HAZID (HAZard IDentification)-samlinger. En ansatt i Plan- og trafikkseksjonen i Veg- og transportavdelingen er bl.a. prosessleder for slike samlinger internt i regionen.

I Region sør er det to personer som jobber med risikovurderinger og -analyser i tillegg til andre oppgaver. Disse er organisert ved Samfunnsseksjonen i Veg- og transportavdelingen. En person har hovedansvar og koordinerer alle slike prosesser i regionen. Risikovurderingene gjennomføres i form av éndags HAZID-samlinger.

Region øst og Region vest gjennomføres også risikovurderinger og -analyser, men lite informasjon er fremkommet om dette i intervjuene.

TS-revisjoner og -inspeksjoner

Statens vegvesen har gjennomført trafiksikkerhetsrevisjoner og -inspeksjoner¹⁰ i mange år, og dette er nå en del av Vegsikkerhetsforskriften. Etaten utdanner egne trafiksikkerhetsrevisorer (TS-revisorer), som er sertifisert for å gjennomføre slike revisjoner og inspeksjoner.

Trafiksikkerhetsseksjonen i Vegdirektoratet har ansvar for utdanning og godkjenning av TS-revisorer. De har også ansvar for utarbeidelse av håndbok V720 Trafiksikkerhetsrevisjon og inspeksjoner, og for metodeutvikling som kan forbedre arbeidet. Ansatte fra Trafikkforvaltningsseksjonen ved Veg- og transportavdelingen i Vegdirektoratet er også involvert i systemet rundt dette.

I Region nord er det Seksjon for miljø og trafiksikkerhet ved Veg- og transportavdelingen som har ansvar for å koordinere bestilling av TS-revisjoner og -inspeksjoner. Tre ansatte ved seksjonen er sertifisert som TS-revisorer, og det er i tillegg flere spredt på ulike vegavdelinger. Behov for revisjon/inspeksjon meldes inn til TS-koordinator i regionen, som setter opp en regional årsplan med fordeling av oppgaver på de 14 revisorene i regionen. TS-koordinator har også ansvar for å ta imot rapporter fra TS-inspeksjoner med oversikt over fravik, feil og mangler. Det gis mange forslag til tiltak, og TS-koordinator har ansvar for tilrådning overfor ledelsen. Hvilke tiltak som skal prioriteres og i hvilken rekkefølge avgjøres i forbindelse med budsjettbehandlingen. Systemet rundt TS-revisjoner og -inspeksjoner involverer mange ansatte, men utgjør totalt sett en liten del av jobben til den enkelte. En informant sier at hver revisor er revisjonsleder for minimum to revisjoner/inspeksjoner per år (dette er nødvendig for å beholde sertifisering) og bruker 2-5 dager per inspeksjon.

I Region midt er det Seksjon for trafiksikkerhet, miljø og forvaltning som har ansvar for å koordinere TS-revisjoner og -inspeksjoner og sette opp revisjonsledere. Dette gjøres i samarbeid med planmiljøet og Ressursavdelingen. En ansatt på Plan- og trafikkseksjonen i Veg- og transportavdelingen oppgir å ha ansvar for rammeavtalen de har på TS-revisjoner og -inspeksjoner, og ansvar med å veilede planprosjektledere i bestilling av TS-revisjon. Vedkommende vurderer også om det skal brukes interne eller eksterne ressurser, og påse habilitet. Av informasjonen som er fremkommet i intervjuet er det til sammen ca. 18 godkjente TS-revisorer fordelt på de tre vegavdelingene, med 7 i Møre og Romsdal, 5-6 i Sør-Trøndelag og 5 i Nord-Trøndelag. De fleste synes å gjøre 1-3 revisjoner eller inspeksjoner i året, hvor mye tid disse tar avhenger av om man er ansvarlig.

Region vest har også en regional rammeavtale for TS-revisjoner/-inspeksjoner og risikoanalyser, som en oppfølging av Vegsikkerhetsforskriften. Inspeksjoner av riksveger koordineres av Trafiksikkerhetsseksjonen ved Veg- og transportavdelingen, for fylkesveger er det vegavdelingene selv som administrerer inspeksjoner. Plan- og forvaltningsseksjonene i vegavdelingene har TS-revisorer, men det brukes også konsulenter.

¹⁰ En TS-revisjon er definert som en systematisk og uavhengig granskning av trafiksikkerhetsforhold i en veg- eller trafikkplan. Likeså er TS-inspeksjon definert som en systematisk gjennomgang av et nytt veganlegg eller en eksisterende veg med tanke på å avdekke forhold som kan være til fare for trafikantene (Statens vegvesen, håndbok V720).

Region sør har en kontaktperson fra koordinering av TS-revisjoner og -inspeksjoner ved Samfunnsseksjonen i Veg- og transportavdelingen. Han vurderer behov og metode og setter opp bemanningsplan. Regionen har en bevisst tanke med at prosjekter og vegavdelinger kan ta kontakt med én person for behov rundt dette. Samfunnsseksjonen arrangerer samlinger for alle TS-revisorene i regionen, og prøver å få til én slik samling i året. I samlingen kjører de en TS-revisjon, og prøver å få til læring av erfaringer fra siste år. Det er 25-30 aktive TS-revisorer i Region sør.

En informant fra Region sør nevner også arbeid med inspeksjoner av tunneler. Det er ett inspeksjonsteam for tunneler i hver region, som har ansvar for å inspisere alle riksvegtunneler hvert sjette år. Dette beskrives som arbeidskrevende, da det er mange tunneler som skal gjennomgå i Region sør. Arbeidet gjøres i samarbeid med regional sikkerhetskrollør, tunnelforvalter og vegtrafikksentralen. Tunneloppgraderingsprosjektet pågår også over hele landet, og personer med trafiksikkerhetskompetanse er involvert i prosesser rundt risikovurderinger av omkjøringsruter.

I Region øst er det Trafiksikkerhetsseksjonen ved Strategi-, veg- og transportavdelingen som har det overordnede ansvaret og skal sørge for at det er nok revisorer i regionen. De har også laget et policynotat for hvor mange TS-revisjoner som skal gjøres i regionen og hvor ofte. De fleste TS-revisorene sitter imidlertid ved Seksjon for trafikkteknikk og analyse ved Ressursavdelingen. Der er det 13 TS-revisorer samlet i samme faggruppe, som jobber med TS-revisjoner og -inspeksjoner, samtidig som de deltar i prosjektgrupper med trafiksikkerhetskompetanse. De gjennomfører også temaanalyser og risikoanalyser og gir løpende rådgivning til store prosjekter, vegavdelinger og andre avdelinger i regionen. Regionen er organisert slik at vegavdelingene skal få dekket behovet for trafiksikkerhetskompetanse fra Seksjon for trafikkteknikk og analyse. Med denne organiseringen gjennomfører Region øst rundt 80 TS-revisjoner og 60 TS-inspeksjoner i året.

Drift og vedlikehold

Oppgaver innenfor drift og vedlikehold omfatter mange ulike områder: Gjennomføring av mindre trafiksikkerhetstiltak og utbedringer (knyttet til f.eks. gangfelt, siktrydding, rekkverk og vegbelysning), større og mindre tunnelutbedringer, etablering av hvileplasser for yrkessjåfører og oppfølging av sykkelritt.

I Vegdirektoratet har Seksjon for vegforvaltning og utvikling og Trafikkforvaltningsseksjonen i Veg- og transportavdelingen ansvar for mye av det overordnede arbeidet rundt dette, men Trafiksikkerhetsseksjonen i Trafiksikkerhet-, miljø og teknologiavdelingen er også mye involvert. Seksjon for vegforvaltning og utvikling er ansvarlig for tunneloppgraderingsprogrammet, som det er krav om i Tunnelsikkerhetsforskriften. En ansatt ved seksjonen bruker mye tid på å sørge for overordnet gjennomføring av programmet, oppfølging av regionenes prioriteringer og godkjenning av tiltaksplaner for den enkelte tunnel. Den samme personen er nasjonal koordinator for døgnhvileplasser, og følger opp regionene i deres arbeid med å få etablert samarbeidsavtaler om etablering og drift av slike plasser med private servicebedrifter langs vegnettet.

Intervjuene med ansatte i de ulike regionene gir et bilde av at arbeid på drift- og vedlikeholdssiden i stor grad gjøres likt. F.eks. nevnes arbeid med oppfølging av gangfeltkriteriene i vegavdelinger i både Region

midt og vest, dette er oppgaver de er pålagt av Vegdirektoratet og man kan derfor anta at det også pågår i de andre regionene. Oppgaver i den forbindelse innebærer bl.a. inspeksjoner med tellinger og observasjon, og oppgradering der det trengs iht. kriteriene.

De ulike regionene har imidlertid ulike utfordringer langs vegnettet. Region midt, vest og øst nevner særlig oppgaver knyttet til sykkelritt. Dette innebærer møter med arrangører for å gi innspill og råd, godkjenning av søknader, og koordinering av drift og vedlikehold langs ruten for sykkelrittet. Det er først og fremst vegavdelingene som behandler søknadene, men der ruten går gjennom flere fylker er regionene sterkt involvert. I Region vest pågår et arbeid for å kartlegge prosesser for godkjenning av sykkelritt.

For øvrig er oppgavene innenfor drift og vedlikehold i vegavdelingene mye knyttet til overvåking av tilstand på fylkesvegnettet, prioritering og koordinering av lister med tiltak, utarbeiding av planer, bestilling av tjenester fra entreprenører og oppfølging av gjennomføring. Det varierer mellom regionene hvordan dette arbeidet er organisert og hvilke seksjoner som har ansvar for hva.

Mange av sakene som meldes inn fra publikum, bedrifter og kommuner omhandler behov for små og store utbedringstiltak. Behandling av disse sakene innebærer gjerne utredning og administrasjon, og er periodevis store oppgaver for saksbehandlerne i vegavdelingene.

Skilting og oppmerking

Det overordnede ansvaret for skilting og oppmerking ligger hos Trafikkforvaltningsseksjonen i Vegdirektoratet. Seksjonen har ansvar for vegnormal N300 Skilt og N302 Vegoppmerking, og har to ansatte som har hovedansvar for at de eksisterende normalene videreutvikles basert på erfaringer om effekter av nye tiltak. Også andre ansatte ved seksjonen er involvert i dette arbeidet. Når de ser nytte av og beslutter innføring av nye tiltak må de sørge for at regionene får nødvendige policyoppdateringer om kriterier for bruk, gjennomgang av vegnett og plan for implementering.

Regionene er mellomledd mellom Vegdirektoratet og vegavdelingene. De er som sådan ansvarlig for å omsette retningslinjer fra Vegdirektoratet til regionale policyer, og sørge for at dette går videre ut til vegavdelingene. De har egne koordinatorene med ansvar for skilting, oppmerking og arbeidsvarsling, men det varierer hvorvidt det er samme person som har ansvar for disse områdene. Disse har i tillegg til oppfølging av vegavdelingene fagansvar og deltar i nasjonale nettverk og leder regionale nettverk (se mer under avsnitt 4.2.5) og følger opp håndbøker.

I vegavdelingene er det som oftest ansatte på Plan- og trafikk- eller Plan- og forvaltningsseksjonene som utfører arbeidet knyttet til saksbehandling, planer og bestilling av skilting og oppmerking mot entreprenørene. I Region øst er det imidlertid ansatte ved Seksjon for trafikkteknikk og analyse ved Ressursavdelingen som gjør mye av dette arbeidet på bestilling fra Strategi-, veg- og transportavdelingen og byggeledere.

Arbeidsvarsling

Det overordnede ansvaret for arbeidsvarsling ligger hos Trafikkforvaltningsseksjonen i Vegdirektoratet, hvor én ansatt har hovedansvar for arbeidsområdet. Seksjonen har ansvar for vegnormal N303 Arbeidsvarsling.

Regionene har som på skilting og oppmerking egne koordinatorene på arbeidsvarsling. Informanter fra Region nord, midt og øst informerer om at de har krav om 100 gjennomførte kontroller hvert år, der halvparten utføres av regionen og den andre halvparten av vegavdelingene. Dette antas å være likt for alle fem regioner.

I Region nord har Seksjon for miljø og trafikksikkerhet en ansatt som har ansvar for kontroll av arbeidsvarsling og deltar i kontrollørforum, og en som har fagansvar for arbeidsvarsling og deltar i arbeidsvarslingsforum. Begge bidrar med kursing internt. Vegavdelingene har saksbehandlere og kontrollører på arbeidsvarsling.

I Region midt er det en ansatt på Seksjon for trafikksikkerhet, miljø og forvaltning som er koordinator og gjennomfører kontroller, kursing og opplæring på fulltid i samarbeid med byggherremiljøet. Vedkommende har laget kurs for Vegdirektoratet, og har ansatte fra andre regioner på sine kurs. Hun deltar i forum for arbeidsvarsling og forum for kontrollører. De ulike vegavdelingene har 3-6 ansatte som jobber heltid eller deltid med saksbehandling og inspeksjoner.

Region vest har 2-3 ansatte ved Seksjon for trafikksikkerhet som jobber med arbeidsvarsling. Dette omfatter arbeid med kontroller og med administrativt ansvar og deltakelse i forum for arbeidsvarsling.

I Region sør ligger ansvar for arbeidsvarsling hos Forvaltningsseksjonen. Ingen er intervjuet fra denne seksjonen.

I Region øst jobber to ansatte i Trafikksikkerhetsseksjonen med arbeidsvarsling, hvorav én person er regional kontrollør, mens den andre er koordinator. Han koordinerer arbeidet knyttet til arbeidsvarsling i regionen, leder det regionale nettverket og deltar i Sentralt faglig forum for arbeidsvarsling. I det regionale nettverket deltar representanter fra de fem vegavdelingene, og de har 1-2 møter i året. Nettverket prøver å utvikle en felles regional holdning til arbeidsvarsling. Dette gjelder både knyttet til innhold av arbeidsvarslingsplaner og rutiner rundt arbeidsvarsling. Koordinatoren følger opp høringer og spørsmål som dukker opp fra Vegdirektoratet, og lager rutinebeskrivelser og saker for RLM. Den regionale kontrolløren har ansvar for å utføre regionale kontroller i hele Region øst. Dette inkluderer selve kontrollen og oppfølging overfor entreprenøren, byggelederen og skiltmyndigheten. Etter at funksjonen regional kontrollør ble definert, har han jobbet mye med å lage et felles opplegg for gjennomføring og oppfølging av kontroller. Han jobber også med HMS-rådgiving tilknyttet arbeidsvarsling og har bistått med intern opplæring mot byggherremiljøet og litt opp mot entreprenørene.

4.2.4 Samarbeid med eksterne aktører

Mange av oppgavene beskrevet over innebærer samarbeid med eksterne aktører. I det følgende er former og tema for slikt samarbeid beskrevet nærmere.

Fylkeskommuner og kommuner

Som følge av at vegnettet i Norge hører under tre ulike forvaltningsnivå – staten, fylkeskommuner og kommuner – har Statens vegvesen mye samhandling med fylkeskommuner og kommuner.

Oppgaver som inngår i sams vegadministrasjon, altså der Statens vegvesen etter forvaltningsreformen i 2010 har oppgaveløsning på vegne av fylkeskommunene på fylkesveg, er ikke spesifikt omtalt her, men inngår i oppgaver beskrevet under avsnitt 4.2.3.

Vegdirektoratet sitt samarbeid med fylkeskommuner og kommuner er først og fremst knyttet til arbeidet med Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet. Gjeldende tiltaksplan kom i 2014, og aktørene som står bak planen omfattet for første gang fylkeskommuner og sju storbykommuner. Som beskrevet i avsnitt 4.2.1 krevde dette samarbeidet mye koordinering fra Vegdirektoratet sin side.

Vegdirektoratet har også fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å foreslå hvem som skal motta kommunenes Trafiksikkerhetspris. Dette innebærer noe administrasjon knyttet til forespørsler om forslag med begrunnelse til regionene.

På lokalt nivå er fylkestrafiksikkerhetsutvalgene (FTU) eller lignende fora en viktig arena for Statens vegvesen sitt samarbeid med fylkeskommuner og andre aktører. FTU består som regel av fylkesrepresentanter fra ulike aktører som har med trafiksikkerhet, slik som fylkeskommunene, Statens vegvesen, kommuner, Politiet, Trygg Trafikk og ulike bransjeorganisasjoner. Utvalgene diskuterer og gir føringer for hvordan trafiksikkerhetsarbeidet skal foregå i et fylke gjennom årsplaner/handlingsplaner, men kan også ha noe saksbehandling (f.eks. av klagesaker og søknader om fylkeskommunale trafiksikkerhetsmidler).

Organiseringen av FTU-ene og hvilken rolle Statens vegvesen har varierer fra fylke til fylke. I en del fylker har Statens vegvesen sekretariatet for FTU og har følgelig mye ansvar, i andre fylker er de kun konsultative medlemmer og lite involvert. Dette varierer også innad i regionene. Ett eksempel er Region midt, der vegavdelingene Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag er sekretariat i sine respektive FTU, som fungerer som aktive og viktige møtefora mellom Statens vegvesen, fylkeskommunen, kommunene og eksterne aktører som Politiet, NLF, Trygg Trafikk og ATL m.fl. I Sør-Trøndelag ønsker vegavdelingen å bygge på dette samarbeidet i stedet for å opprette en parallell struktur styrt av Statens vegvesen. I Møre og Romsdal er imidlertid FTU foreslått nedlagt fra fylkeskommunen sin side. Vegavdelingen vil opprettholde en kontaktperson innenfor Samferdselsutvalget i fylkeskommunen, men antakelig blir det mindre fokus på trafiksikkerhet.

Det er først og fremst vegavdelingene som er direkte involvert i FTU, men i Region sør har Samfunnsseksjonen en koordinerende og rådgivende rolle og samler de som er med i FTU én til to ganger i året.

Vegavdelingene har også samarbeidsflater mot kommuner gjennom ordinær saksbehandling av saker/forespørsler fra kommuner om f.eks. fartsgrenser, gang-/sykkelveger, fortau og farlig skoleveg. Videre deltar Statens vegvesen i møter og gir uttalelser til planer som kommunene sender på høring, som beskrevet i avsnitt 4.2.3. Flere av vegavdelingene har også kontaktmøter med kommunene i sitt fylke på fast basis. Fast deltakelse i møter omkring tema som skilting, veglys, folkehelse og Trygge lokalsamfunn har også blitt nevnt av enkelte.

Faglig rådgivning mot kommunene foregår både gjennom samarbeidsprosjekter som bypakker og gjennom uregelmessige, konkrete forespørsler. Mange av de store byene har ulike former for utbyggingspakker hvor Statens vegvesen er en viktig bidragsyter både faglig og administrativt. Dette gjelder f.eks. Miljøpakken i Trondheim, som er et samarbeid mellom kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen. Der er vegavdelingen i Sør-Trøndelag er tungt inne i samarbeidet, og en ansatt i Plan- og trafikkseksjonen er leder for Trafikksikkerhetsgruppa i Miljøpakken (i tillegg til andre oppgaver). Et annet eksempel som har blitt nevnt er Sykkelbyen Haugesund-Karmøy, som er et samarbeid mellom Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune, Haugesund kommune og Karmøy kommune. I Region sør er flere byer med i Fremtidens byer, og Statens vegvesen blir i varierende grad trukket inn i arbeidet med bypakkene. I Region nord deltar flere ansatte ved Vegavdeling Troms i nullvekstarbeidet i Tromsø og nullvekst. De samarbeider også med flere kommuner om sentrumsplanlegging.

Mange av informantene i vegavdelingene nevner også at kommunene ofte henvender seg med spørsmål om enkeltsaker. Det er da snakk om rådgivning i konkrete problemstillinger. Flere vegavdelinger følger opp og er pådriver for kommunenes arbeid med trafikksikkerhetsplaner, og bistår med ulykkesdata og fagkunnskap i den sammenheng. Enkelte vegavdelinger deltar også i møter og befaringer knyttet til dette arbeidet. Grad av involvering varierer fra kommune til kommune. Plan- og forvaltningsseksjonen Bergen i Vegavdeling Hordaland har et omfattende samarbeid med politi, kommune og skoler om trafikksikkerhetsutredninger for en eller to nærliggende skolekretser. Det er opprettet felles arbeidsgrupper på 5-8 personer, med jevnlig møter og fordeling av arbeidsoppgaver. De har møter med lærere, FAU og elevråd, og gjør registreringer og undersøkelser. Utredningen munner ut i forslag til tiltak. Hver utredning tar ca. 6 måneder, og det er gjennomført 10 slike de siste årene. Vegavdelingen er veldig fornøyd med opplegget og ser at det gjør at de får færre henvendelser fra beboere i skolekretsene i etterkant.

Andre aktører

Statens vegvesen har også både sentralt og lokalt samarbeid med en rekke andre aktører, blant de viktigste er Trygg Trafikk, Politiet, andre etater som Helsedirektoratet, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) og Datatilsynet, utdanningsinstitusjoner, forskningsmiljøer og ulike bransjeorganisasjoner. Etaten deltar også i ulike former for internasjonalt samarbeid.

Tidligere i rapporten har vi beskrevet oppgaver hvor samarbeid med andre aktører er en naturlig del, som f.eks. arbeid med NTP og tiltaksplanen for trafikksikkerhet, kampanjearbeid og føreropplæring. Når det gjelder NTP-arbeid har Vegdirektoratet et samarbeid med Kystverket, Jernbaneverket og Avinor om å utarbeide et felles innspill til Samferdselsdepartementet. Seksjon for trafikksikkerhet i Vegdirektoratet er

involvert i arbeidet med innspillet, og har blant annet en oppgave i å foreslå et nytt etappemål for trafikksikkerhet. Dette skal være et mål som også politi, fylkeskommuner og Trygg Trafikk skal jobbe mot, og krever derfor dialog mot disse aktørene.

I forbindelse med tiltaksplanen for trafikksikkerhet har Statens vegvesen begynt å gjennomføre OLA-prosesser¹¹. Seksjon for trafikksikkerhet har det overordnede ansvaret for dette. Prosessene gjennomføres ved at viktige aktører samles til møter rundt en konkret utfordring, og i fellesskap kommer frem til egnede tiltak. Den første OLA-prosessen har eldre trafikanter som tema. Det er laget et faglig grunnlag og gjennomført et heldagsmøte med 12-15 aktører. Det er foreløpig ikke bestemt hvordan oppfølging av tiltak som foreslås i OLA-prosessene skal følges opp.

Seksjon for trafikksikkerhet jobber videre med å etablere samarbeidsavtaler med ulike interesseorganisasjoner, som f.eks. Norsk Motorcykel Union (NMCU) og Norges fotballforbund (NFF). Seksjonen skal også jobbe med å etablere trafikksikkerhet i bedrifter gjennom ISO 39001. Dette innebærer samarbeid med Trygg trafikk, Standard Norge og NLF. Det er imidlertid ikke bestemt hvor mye og hva som skal gjøres innenfor denne oppgaven.

En ansatt ved Seksjon for trafikksikkerhet har ansvar for koordinering av ATK, og har mye å gjøre med Politiet i den forbindelse. De har arbeidsgruppemøter 4-5 ganger i året hvor de samkjører hva som skal gjøres. Samme person sitter i styringsgruppa for trafikksikkerhet i forsvaret. Dette innebærer et par møter i året, bl.a. om Forsvarets egne trafikksikkerhetsplan.

På føreropplæringssiden har seksjoner ved Trafikant og kjøretøy-avdelingen i Vegdirektoratet mye samarbeid med utdanningsinstitusjonene (HiNT og HiOA), gjennom kontaktmøter og innspill til opplegg. De har også samarbeid med NMCU, Trygg Trafikk, NLF, ATL, Trafikkforum og NAF. Med de tre siste har de jevnlig møter og deltar på konferanser. De har ikke faste møter med Trygg Trafikk og NMCU, men tar kontakt om ulike saker.

Flere ansatte i ulike seksjoner i Vegdirektoratet er involvert i ulike møtefora og arbeidsgrupper internasjonalt. På nordisk nivå deltar en ansatt fra Seksjon for trafikksikkerhet i Najonale myndigheters arbeidsgruppe for alkohol. Gruppa har årlige møter, og krever oversikt over det som skjer rundt alkohol i Norge. To andre ansatte deltar i to ulike grupper innenfor Conference of European Directors of Roads (CEDR). I disse gruppene er det møter fire ganger i året rundt i Europa. For øvrig er ansatte ved seksjonen involvert i internasjonalt samarbeid om trafikksikkerhet gjennom deltakelse i International Road Traffic Accident Database (IRTAD), Community Road Accident Database (CARE), Road Safety Performance Index (PIN), Nordisk Vägforum (NVF) og World Road Association (PIARC).

En ansatt ved Seksjon for trafikkforvaltning deltar i et nordisk samarbeid med ulike møtefora og felles prosjekter. Ett eksempel er Nordisk møte for forbedret trafikkutstyr (NMF). Her deltar representanter fra vegmyndighetene i Sverige, Finland, Danmark og Norge og enkelte forskningsmiljøer. I tillegg til disse er

¹¹ OLA er en aktør- og handlingsorientert arbeidsmetode, utviklet i Sverige. Forkortelsen står for Objektive fakta, Løsninger og Avsikter (hensikter) (Statens vegvesen 2014).

ulike ansatte i Vegdirektoratet spredt involvert i mindre omfattende former for internasjonalt samarbeid innenfor trafikksikkerhet.

I Region nord har TK-avdelingen samarbeid med Politiet på flere områder. De har årlige møter på ledernivå med politi og Toll- og avgiftsdirektoratet. De samarbeider også i gjennomføring av kontroller og kombinerer sine innsatsområder (Statens vegvesen har bilbelte- og lettbilkontroller, mens Politiet har rus- og fartskontroller).

De har også dialog med Politiet og Fylkeslegen om tilbakelevering av førerkort etter sykdom og gjennomføring av ny førerprøve eller vurderingsprøve. Dette arbeidet har blitt økende, med flere eldre trafikanter. Det er årlige møter med Politi, Fylkeslegen og Statens Vegvesen.

TK-avdelingen har også samarbeid med NLF, pensjonistforeninger og fotballkretsen.

Regionen arrangerer også en årlig TS-konferanse, der Politiet, Trygg Trafikk og andre eksterne aktører involveres.

Vegavdeling Finnmark deltar i Barents trafikksikkerhetsforum, hvor fire land er med: Russland, Norge, Finland og Sverige. Der jobbes det med problemstillinger på tvers av landene, bl.a. med snøscooter, ATV, viltpåkjørsler, veglys, ITS-løsninger og systemer for varsling av dårlig vær. Avdelingen har også avtale med Murmansk fylke. Dette innebærer 2-4 møter i året hvor man ser på felles prosjekter på ITS, vinterdrift og andre trafikksikkerhetsløsninger.

I Region midt har Vegavdeling Nord-Trøndelag halvårlige møter med NMCU, NLF og Trygg Trafikk. Regionen brukes for øvrig som sparringspartner av eksterne rundt ulike problemstillinger.

Region sør har en representant i NVF, som deltar i en arbeidsgruppe innenfor trafikksikkerhet. Regionen arrangerer i likhet med Region nord en TS-konferanse annethvert år, men dette har ikke vært gjort de siste to årene.

Det antas at det også foregår annet, kanskje mer sporadisk samarbeid med eksterne aktører utover det som har kommet frem i intervjuene og som er beskrevet her. Informanter fra Region vest og øst har ikke nevnt andre former for samarbeid enn det som står beskrevet under andre oppgaver.

4.2.5 Kompetanseheving og formidling

Utviklingsoppgaver

Regionene får hvert år en såkalt nasjonal utviklingsoppgave fra Vegdirektoratet innenfor trafikksikkerhet. Det er regionene selv som foreslår tema for utviklingsoppgaven, som Vegdirektoratet godkjenner. Arbeid med utviklingsoppgavene er i varierende grad nevnt i intervjuene med ansatte i de ulike regionene, og det er ansatte i Samfunnsseksjonen i Region sør og i Trafikksikkerhetsseksjonen i Region øst som i størst grad har gitt informasjon om dette.

Temaanalyser

Både Vegdirektoratet, Region nord, Region sør og Region øst har gjennomført temaanalyser med fokus på ulike problemstillinger innenfor trafikksikkerhet. Temaanalysene er gjerne basert på data fra UAG-rapporter og analyse av data fra STRAKS. I tillegg til de som er direkte involvert i skriving av rapporter fra disse temaanalysene er derfor også ansatte som bistår med data involvert.

Vegdirektoratet har gjennomført temaanalyse av dødsulykker på motorsykel. Region nord har gjort temaanalyser og skrevet rapporter om ulykker med ATV og med traktor. Region øst gjennomfører for tiden temaanalyser om bilbelte i buss og ulykker med gående og syklende. Region sør er kanskje den regionen som jobber mest med temaanalyser, de har bl.a. skrevet rapporter om sykkelulykker og om vegarbeidsulykker. Disse temaanalysene har ført til ulike typer oppfølgingsarbeid, gjennom økt kunnskap om utfordringer som kan og bør gjøres noe med. Regionen har også fått i nasjonal utviklingsoppgave av Vegdirektoratet å publisere temaartikler, som er en forkortet versjon av temaanalyser. Disse artiklene er primært for internt bruk i Statens vegvesen. Regionen har til nå skrevet tre artikler, og en fjerde er under arbeid. Det er ansatte i Samfunnsseksjonen som jobber med dette.

Kurs og samlinger

Ansatte i Statens vegvesen er i varierende grad involvert i å arrangere og holde foredrag under kurs og samlinger internt og eksternt. Hvor mye arbeid dette utgjør er høyst ulikt fra person til person.

Grunnkurs i trafikksikkerhet er et e-læringskurs som er obligatorisk for alle ansatte i Statens vegvesen. Det er Trafikksikkerhetsseksjonen i Vegdirektoratet som er ansvarlig for dette, og en ansatt oppgir at det tok mye tid over et par år å revidere dette.

Kurs i sikkerhetsstyring er et sentralt kompetansebyggende tiltak i Statens vegvesen, og involverer mange ansatte. Region sør laget kursopplegget for en del år siden (som en nasjonal utviklingsoppgave), og hadde ansvar for de første kursene. Siden har det vært holdt i Region øst, før det nå er startet kurs i Region sør igjen høsten 2015. Det er 23 påmeldte studenter dette semesteret. Kurset kjøres i samarbeid med universitetsmiljøer, og gir 10 studiepoeng. Formålet med kurset er å sikre at alle som jobber i Statens vegvesen og har trafikksikkerhet som en sentral del av sitt arbeid skal ha god basiskunnskap innenfor temaet. Det er imidlertid også åpent for eksterne som fylkeskommuner, konsulenter, Politiet og andre. Ansatte fra ulike deler av Statens vegvesen holder forelesning om tema de har spesiell kompetanse på innenfor trafikksikkerhet på kurset.

Samfunnsseksjonen i Region sør og Trafikksikkerhetsseksjonen i Region øst samarbeider om å etablere et mindre omfattende kurs i sikkerhetsstyring enn universitetsemnet. Dette rettes mot planleggere, drift og vedlikehold og TK-siden. De åpner for deltakere også fra andre regioner.

Trafikant- og kjøretøystudiet er et nasjonalt system for internopplæring, og gir internt sertifisering på ulike tjenester rettet mot TK-området. Formålet er å sikre at alle har det samme grunnlaget og gjør oppgaver likt over hele landet. Studiet arrangeres av UiA og HiNT, og gir 5 studiepoeng per modul. Seksjon for føreropplæring og førerkort i Vegdirektoratet er ansvarlig for studiet og koordinerer opplegget, men også

de andre seksjonene i TK-avdelingen bidrar. Det oppgis i intervju at 80 % av undervisningen gjennomføres av ansatte i Statens vegvesen. Region nord har bl.a. leid ut lærerkrefter til UiA for gjennomføring av studiet.

Nyansatte sensorer må gjennom en egen sertifiseringsprosess med kurs og samlinger, og det tar 6-12 måneder fra man er ansatt til man er sensor.

Regionene driver også med *opplæring av entreprenører*. I Region nord holder Statens vegvesen kurs i drifts- og vedlikeholdskontrakter for entreprenørene. I Region sør holdes vinterdriftskurs og TS-kurs for entreprenører. Det ligger i driftskontraktene at entreprenørene skal delta på slike kurs. Det holdes også kurs for anleggsentreprenører, men dette ligger ikke i kontraktene som standard. En ansatt i Region sør sitter i arbeidsgruppen for utvikling av kursopplegg for drift og vedlikehold. Han har hovedansvaret for å revidere kapitlet om trafikksikkerhet i læreboken som brukes, i samarbeid med Vegdirektoratet.

Ansatte ved Trafikkforvaltningsseksjonen i Vegdirektoratet holder noe som kalles *grunnkurspakke i trafikkteknikk*, som er åpent for alle. De som deltar er som regel fra offentlige etater, kommuner, fylkeskommuner og konsulentfirma. Dette arrangeres to ganger i året.

Region sør og Region øst planlegger å samarbeide om å kjøre kurs i risikovurderinger i 2016. Det er tenkt at dette skal bli mer praktisk enn tidligere, da det var et universitetsemne.

Regionene arrangerer også *regionale trafikksikkerhetskonferanser* hvert eller annethvert år. Hit inviteres både interne og eksterne som jobber med trafikksikkerhet, og ansatte i Statens vegvesen er involvert i både planlegging og gjennomføring. Noen holder også innlegg.

Regionene kjører innimellom *temadager* med fokus på trafikksikkerhet, som er interne samlinger for ansatte i Statens vegvesen. Det varierer hvor mye informasjon som har fremkommet om dette i intervjuene. Region sør synes å være regionen med flest temadager – i 2014/2015 har det blitt holdt 7 slike temadager i de ulike fylkene. På temadagene presenteres metodikk som brukes innen alle fagfelt for å fremme trafikksikkerhet. Dette kan være f.eks. risikoanalyser, drift og vedlikehold. Temadagene i Region sør inneholder 6-8 foredrag holdt av fagfolk internt i etaten. Også Region øst bruker en del ressurser på temadager, Seksjon for trafikkteknikk og analyse har arrangert temadager på STRAKS, UAG og TS-revisjon/-inspeksjon.

Det arrangeres årlige samlinger med alle ansatte innen tilsyn, dette utgjør snaut 100 ansatte. Det er Seksjon for tilsyn og kontroll i Vegdirektoratet som har ansvar for denne samlingen.

Interne nettverk

Statens vegvesen har ulike fagnettverk både på nasjonalt og regionalt nivå. I tillegg til nettverk med rent trafikksikkerhetsfokus, omhandler mange nettverk fagtema av betydning for trafikksikkerhet.

Vegdirektoratet koordinerer de nasjonale nettverkene, som gjerne består av de regionale koordinatorene på det aktuelle fagtemaet samt enkelte ansatte i Vegdirektoratet.

Nasjonalt trafikksikkerhetsforum er det mest sentrale forumet for trafikksikkerhetsarbeidet i Statens vegvesen. Det ledes av Styringsstaben i Vegdirektoratet, og består ellers av lederne på de regionale trafikksikkerhetsseksjonene (eller tilsvarende) og representanter fra trafikksikkerhetsmiljøet på aktuelle

avdelinger i Vegdirektoratet (seksjonsledere og evt. fagansvarlige). Andre fagansvarlige kan også delta på møter ved behov. Det er Trafikksikkerhetsseksjonen i Vegdirektoratet som koordinerer arbeidet. Formålet med Nasjonalt trafikksikkerhetsforum er å styrke trafikksikkerhetsarbeidet gjennom økt samarbeid og bedre koordinering av innsatsen mellom region og direktorat, regionene seg imellom og mellom avdelinger/seksjoner i Vegdirektoratet.

I tillegg har følgende nasjonale nettverk blitt nevnt i intervju:

- Trafikant
- Registrering
- Kjøretøyteknisk
- (ITS)
- Tunnelbelysning
- UAG
- STRAKS
- Kampanje
- Trafikkteknisk
- Kontroll av arbeidsvarsling
- Faglig forum for arbeidsvarsling
- Universell utforming

I det følgende redegjøres for den aktiviteten som foregår innen nettverk i de ulike regionene, og som har fremkommet gjennom intervjuene. Det utelukkes ikke at det også finnes andre nettverk av betydning for trafikksikkerhet som ikke er fanget opp og beskrevet her.

I Region nord eksisterer det regional koordinator for trafikksikkerhet, men ikke noe regionalt trafikksikkerhetsnettverk. På TK-siden er det flere regionale nettverk, for både trafikant, kjøretøy og registrering. Det er ulikt hvilke TK-områder som deltar. Nettverkene lager plan for hvordan tiltak skal innføres regionalt.

Region midt har et regionalt TS-forum, som er et nettverk med én samling i året. Vegavdelingene har lokale TS-fora, med varierende aktivitet. Regionen har også nettverk for skilting og arbeidsvarsling.

Region vest hadde tidligere et nullvisjonsnettverk, men har ikke lenger nettverk spesifikt for trafikksikkerhet. Seksjon for trafikksikkerhet har imidlertid deltakere inn i alle de regionale nettverkene som kan inneholde trafikksikkerhet på et eller annet nivå, som ATK, bru-, kai-, dekke-, byggverk-, plan-, og driftskontraktnettverk. Driftskontraktnettverket sies å ta mye tid sammenlignet med de andre. De har en Regional arbeidsgruppe for trafikksikkerhet og -teknikk, som møtes én gang i måneden. Her sitter representanter fra de ulike vegavdelingene og regionen. Regionen har også et regionalt kampanjenettverk.

Region sør har et sterkt regionalt nullvisjonsnettverk, som ledes av to ansatte fra TS-gruppa i Samfunnsseksjonen og har 12 faste deltakere. Dette er TS-koordinatorene fra vegavdelingene, representanter fra trafikantsiden på TK og fra drift og vedlikehold. I tillegg møter de fem medlemmene av TS-gruppa i Samfunnsseksjonen. De har fire møter i året. Møtene holdes rundt i vegavdelingene slik at man også får med ulike lokale ledere. I møtene informeres om nye ting og saker som meldes inn forsøkes løst.

Dette kan være risikovurderinger eller andre TS-saker, som f.eks. sikring av gangfelt. Saker knyttet til UAG-arbeidet blir også tatt opp i dette forumet. Revisjon av håndbøker tas også ofte i nullvisjonsforumet, og det leveres felles uttalelse til den enheten som har ansvar for å samordne regionens innspill til Vegdirektoratet.

Region øst har også et regionalt TS-forum, som ledes av Trafikksikkerhetsseksjonen. Nettverket møtes fire ganger i året, og har seksjonsledere og én TS-medarbeider fra hver vegavdeling samt to ledere fra TK-avdelingen og to ansatte fra Seksjon for trafikkteknikk og analyse. Møtene handler om aktuelle problemstillinger, oppdateringer, policy og ulykkessituasjonen. Regionen har også nettverk innenfor skilting, som også styres av Trafikksikkerhetsseksjonen og har to-tre møter i året. Videre har regionen et nettverk for arbeidsvarsling og et eget nettverk for regionale kontrollører av arbeidsvarsling. Det fins også et nettverk for signalregulering. STRAKS-gruppa og TS-revisorene på Seksjon for trafikkteknikk og analyse har fire fagsamlinger i løpet av året. Det er også samlinger innen vegmerking.

Informasjon og formidling

Mange ansatte i Statens vegvesen er ute og informerer om etatens virksomhet og ansvarsområder innenfor trafikksikkerhet både hos offentlige aktører, interesseorganisasjoner, bransjer/næringsliv og media/publikum. Som med kursvirksomhet og undervisning varierer det sterkt hvor mye tid dette tar for den enkelte ansatte.

Enkelte bruker en del tid på å holde *foredrag og innlegg* for eksterne aktører med bakgrunn i det man jobber med i Statens vegvesen, dette kan typisk være for samarbeidspartnere som fylkeskommuner, kommuner, Politiet, Helsedirektoratet og Trygg Trafikk. Det kan også være bransjeaktører som NLF, NAF og ATL m.fl. Det er stort sett ansatte i Vegdirektoratet og regionene som er ute og holder innlegg, ansatte i vegavdelingene synes i liten grad å jobbe med dette.

Mange ansatte i etaten er også involvert i kompetanseoverføring til studenter gjennom *forelesninger og veiledning* ved ulike universiteter og høyskoler rundt om i landet. For de fleste synes ikke dette å være en oppgave som tar mye tid, men for enkelte er det periodevis mye arbeid.

Når det gjelder *informasjon til publikum* oppdaterer etaten sine nettsider med relevant informasjon om trafikksikkerhet. Vegdirektoratet har, etter pålegg fra Samferdselsdepartementet, en særskilt oppgave i å gi forbrukerinformasjon om sikker bil. En ansatt i Trafikksikkerhetsseksjonen har ansvar for å gi slik informasjon via nettsiden www.sikkerbil.no. Her gis en oversikt over sikkerhetsnivå på de mest solgte bilene. Denne oppgaven har tidligere tatt mye tid, men mindre nå. Det er også laget statistikker på ulike typer utstyr i bil og ny kjøretøyteknologi. Regionene legger ellers ut oppdatert statistikk om ulykkessituasjonen på Statens vegvesens nettsider.

Mediehenverdeler kommer til alle deler av etaten, både lokalt, regionalt og nasjonalt. Hovedregelen synes å være å henvise til de som sitter nærmest saken det gjelder. Det varierer hvor mye ulike enheter i etaten selv tar kontakt med media og lager presseuttalelser. Noen prøver å sette fokus på ulike tema og bruke media aktivt ved å sende mest mulig ferdigbearbeidet materiale til pressen. Bl.a. sender STRAKS-ansvarlige jevnlig informasjon/pressemeldinger til media om ulykkesutviklingen lokalt eller nasjonalt. Det er videre

særlig i kampanjeperioder at det brukes en del tid på media, ellers varierer etterspørselen mye. Det er også en del etterspørsel etter stoff fra UAG.

Region midt har besluttet at alle tre vegavdelinger skal ha egne Facebook-sider med aktuelle saker om trafikksikkerhet. Vegavdeling Nord-Trøndelag har allerede laget en slik Facebook-side som har stor aktivitet.

Vegavdelingene kan ofte få private henvendelser med ønsker om ulike lokale trafikksikkerhetstiltak, ofte gjelder dette fartsreducerende tiltak. I et intervju med en ansatt ved Plan- og forvaltning Bergen i Vegavdeling Hordaland beskrives dette som nokså tidkrevende. Ofte må Statens vegvesen ut og foreta registreringer i forbindelse med slike henvendelser, og holde disse opp mot regelverk og prioriteringer. Av og til må det konfereres med andre ansatte i vegavdelingen. Som regel ender man opp med å måtte forklare at dette ikke er fornuftig eller at det ikke kan prioriteres, slik at det brukes ressurser på noe som aldri blir noe av. Det er imidlertid en del av vegforvaltningsansvaret, selv om det brukes mye tid på dialog.

FoU-virksomhet

Statens vegvesen initierer mye FoU innen flere fagfelt innenfor trafikksikkerhet. Etaten gjør også mye utredningsarbeid selv. Dette er imidlertid ikke blitt mye omtalt i intervjuene, noe som kan tyde på at det utgjør en relativt liten del av oppgaver innenfor trafikksikkerhet. Etatsprogrammet BEST har blitt nevnt av flere, da ansatte fra Trafikksikkerhetsseksjonen og fra Trafikantseksjonen i Vegdirektoratet sitter i sentrale roller og har mye ansvar i gjennomføringen av dette FoU-programmet. En ansatt fra Samfunnsseksjonen i Region sør er også involvert i dette arbeidet.

4.3 Hva gjøres som sektoransvar?

I kapittel 3.3 ble Statens vegvesen sin beskrivelse av prosesser innenfor sektoransvar presentert. Under hovedprosessen "Utøve sektoransvar" var det definert delprosesser som gjelder for alle sektoransvarsområdene. Innenfor dette var følgende oppgaver beskrevet:

- Avklare fokusområder og strategier
- Utarbeide tiltaksplaner
- Budsjettere for årets gjennomføring
- Utarbeide fagdokumentasjon
- Videreutvikle kompetanse
- Formidle kompetanse
- Gjennomføre og følge opp tiltak
- Evaluere sektoransvar

I tillegg var "Arbeide med trafikkulykker", "Samordne transportetatenes arbeid med NTP" og "Initiere og gjennomføre FoU" definert som egne delprosesser direkte under "Utøve sektoransvar".

Delprosessene "Utvikle et velfungerende anleggsmarked", "Forvalte vegkapital" og "Ta vare på veg- og trafikkhistorie" vurderes ikke som relevant å utdype innenfor sektoransvarsområdet trafikksikkerhet.

Det var også definert én delprosess for å ivareta fagområdet trafiksikkerhet. Innenfor dette var følgende oppgaver beskrevet:

- Etablere og utvikle faglige samarbeidsfora
 - Bidra til å koordinere trafiksikkerhetsinnsatsen nasjonalt, regionalt og lokalt samt motivere og inspirere til trafiksikkerhetsarbeid
 - Sikre involvering av politi, fylkeskommune, kommune, Trygg Trafikk, frivillige organisasjoner og næringsliv
- Bistå i regionalt og lokalt trafiksikkerhetsarbeid
 - Bistå fylkeskommunene i koordinering av trafiksikkerhetsarbeidet i fylket
 - Bistå fylkeskommunene og kommunene ved utarbeidelse og revisjon av trafiksikkerhetsplaner
 - Gi informasjon om trafiksikkerhet og bidra til økt trafiksikkerhetskompetanse
- Være talsorgan for trafiksikkerhet (som viktigste aktør)
 - Sikre at trafiksikkerhet blir frontet overfor media og publikum, samt gi innspill og kommentarer i trafiksikkerhetssaker

I det følgende gis en oversikt over hvilke oppgaver (beskrevet i intervjuene) som inngår i de ovenstående kategoriene.

4.3.1 Ivareta fagområdet trafiksikkerhet

Etablere og utvikle faglige samarbeidsfora

Statens vegvesen etablerer og utvikler faglige samarbeidsfora både internt og eksternt. Internt er det særlig nettverkene som utgjør slike samarbeidsfora, både på regionalt nivå og på nasjonalt nivå (se avsnitt 4.2.5). Disse spiller en viktig rolle for både oppgaveløsning, diskusjon og kompetanseheving, og kan bidra til samkjøring av ulike deler av etaten. I tillegg kan arbeidsgrupper som jobber med håndbøker og kvalitetssystemet ses på som slike samarbeidsfora. De regionale TS-koordinatorene eller andre med lignende koordinerende funksjon har en viktig rolle for å holde slike samarbeidsfora aktive og nyttige. Aktiviteten i de ulike regionene innenfor dette området kan oppsummeres i følgende punkter (for mer utførlig beskrivelse, se avsnitt 4.2.5):

- I Region nord eksisterer det regional koordinator for trafiksikkerhet, men ikke noe regionalt trafiksikkerhetsnettverk. På TK-siden er det flere regionale nettverk, for både trafikant, kjøretøy og registrering. Det er ulikt hvilke TK-områder som deltar. Nettverkene lager plan for hvordan tiltak skal innføres regionalt.
- Region midt har et regionalt TS-forum, som er et nettverk med én samling i året. Vegavdelingene har lokale TS-fora, med varierende aktivitet. Regionen har også nettverk for skilting og arbeidsvarsling.
- Region vest hadde tidligere et nullvisjonsnettverk, men har ikke lenger nettverk spesifikt for trafiksikkerhet. Seksjon for trafiksikkerhet har imidlertid deltakere inn i alle de regionale

nettverkene som kan inneholde trafikkisikkerhet på et eller annet nivå, som ATK, bru-, kai-, dekke-, byggverk-, plan-, og driftskontraktnettverk. Driftskontraktnettverket sies å ta mye tid sammenlignet ned de andre. De har en Regional arbeidsgruppe for trafikkisikkerhet og -teknikk, som møtes én gang i måneden. Her sitter representanter fra de ulike vegavdelingene og regionen. Regionen har også et regionalt kampanjenettverk.

- Region sør har et sterkt regionalt nullvisjonsnettverk, som ledes av to ansatte fra TS-gruppa i Samfunnsseksjonen og har 12 faste deltakere. Dette er TS-koordinatorene fra vegavdelingene, representanter fra trafikantsiden på TK og fra drift og vedlikehold. I tillegg møter de fem medlemmene av TS-gruppa i Samfunnsseksjonen. De har fire møter i året. Møtene holdes rundt i vegavdelingene slik at man også får med ulike lokale ledere. I møtene informeres om nye ting og saker som meldes inn forsøkes løst. Saker knyttet til UAG-arbeidet blir også tatt opp i dette forumet. Revisjon av håndbøker tas også ofte i nullvisjonsforumet.

Region øst har også et regionalt TS-forum, som ledes av Trafikkisikkerhetsseksjonen. Nettverket møtes fire ganger i året, og har seksjonsledere og én TS-medarbeider fra hver vegavdeling samt to ledere fra TK-avdelingen og to ansatte fra Seksjon for trafikkteknikk og analyse. Møtene handler om aktuelle problemstillinger, oppdateringer, policy og ulykkessituasjonen. Regionen har også nettverk innenfor skilting, som også styres av Trafikkisikkerhetsseksjonen og har to-tre møter i året. Videre har regionen et nettverk for arbeidsvarsling og et eget nettverk for regionale kontrollører av arbeidsvarsling. Det fins også et nettverk for signalregulering. STRAKS-gruppa og TS-revisorene på Seksjon for trafikkteknikk og analyse har fire fagsamlinger i løpet av året. Det er også samlinger innen vegmerking.

Arbeid med ulike interne strategier og handlingsplaner hvor trafikkisikkerhet er en del av koordineringen av trafikkisikkerhetsinnsatsen internt i Statens vegvesen, og er som sådan innenfor prosessbeskrivelsen for "Etablere og utvikle faglige samarbeidsfora" (se s. 58). Det kan dermed også defineres som sektoransvarsoppgaver. Dette er beskrevet i avsnitt 4.2.1. Innsatsen rundt om i etaten kan oppsummeres i følgende punkter:

- Nasjonal tiltaksplan for trafikkisikkerhet rulleres ca. hvert fjerde år. Arbeidet med denne tiltaksplanen koordineres av Seksjon for trafikkisikkerhet ved Trafikkisikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen i Vegdirektoratet. Dette innebærer at det er de som leder arbeidsgruppen og som har sekretariatet for utarbeiding og oppfølging av planen.
- Tiltaksplanen følges opp med årlige resultatrapporter som også utarbeides av Seksjon for trafikkisikkerhet i Vegdirektoratet. Den presenteres på en årlig resultatkonferanse. Rapporten viser tilstandsutvikling og utvikling mot etappemålene hvert år, også de fylkesvise. Annethvert år vil også rapporten inneholde status på tiltaksmålene i planen. Vegdirektoratet må da hente inn status fra alle aktørene til rapporten, det er imidlertid foreløpig litt usikkert hvordan dette skal gjennomføres.
- Regionene og vegavdelingene har i liten grad nevnt arbeid med tiltaksplanen for trafikkisikkerhet i sine oppgavebeskrivelser. En person fra Strategi-, veg- og transportavdelingen i Region øst jobber med oppfølging av tiltaksplanen ved å lage et forenklet grunnlag for Trafikant- og kjøretøyavdelingen og vegavdelingene i regionen.

- Ellers er det utarbeidet flere strategiske planer regionalt og lokalt hvor trafikksikkerhet er tema helt eller delvis. I Region øst har Trafikksikkerhetsseksjonen en ansatt som har ansvar for å utarbeide strategisk plan for trafikksikkerhet. På områder med grenseflater mot trafikksikkerhet er det også utarbeidet strategier, slik som for gange, sykkel, kollektiv og for ITS. Region midt har f.eks. utarbeidet en regional handlingsplan for ITS, som nylig skal ha blitt vedtatt.

Eksternt er arbeid med Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet et klart eksempel på hvordan Statens vegvesen utfyller sitt sektoransvar med *koordinering* av trafikksikkerhetsinnsatsen, og sikrer involvering av andre aktører (se avsnitt 4.2.1 for utfyllende beskrivelse). Koordineringen gjøres av Trafikksikkerhetsseksjonen i Vegdirektoratet, og innebærer tidvis mye arbeid. Dette var særlig tilfelle i arbeidet med planen gjeldende for perioden 2014-2017, med involvering av fylkeskommuner og storbykommuner for første gang.

Videre er Statens vegvesens samarbeidsavtaler med diverse interesseorganisasjoner oppgaver som faller innenfor sektoransvaret. Slike avtaler er inngått både på regionalt og nasjonalt nivå, med f.eks. NLF, NMCU og NFF. Arbeid med dette er beskrevet i både avsnitt 4.2.2 og 4.2.4, men kan kort oppsummeres slik:

- Seksjon for trafikksikkerhet jobber med å etablere samarbeidsavtaler med ulike interesseorganisasjoner, som f.eks. Norsk Motorcykel Union (NMCU) og Norges fotballforbund (NFF). Seksjonen skal også jobbe med å etablere trafikksikkerhet i bedrifter gjennom ISO 39001. Dette innebærer samarbeid med Trygg trafikk, Standard Norge og NLF. Det er imidlertid ikke bestemt hvor mye og hva som skal gjøres innenfor denne oppgaven.
- Region nord har samarbeid med Norges Lastebileier-Forbund (NLF), pensjonistforeninger og fotballkretsen.
- Region vest samarbeider med Skiforbundet og Trygg Trafikk om rådgivning for ulike trafikantgrupper, bl.a. rulleskibrukere.

Statens vegvesen har også samarbeidsflater mot universiteter og høyskoler. Dette innebærer at enkelte ansatte holder forelesninger og bidrar med veiledning av studenter. Dette er beskrevet i avsnitt 4.2.5. For de fleste synes ikke dette å være en oppgave som tar mye tid, men for enkelte er det periodevis mye arbeid.

Bistå i regionalt og lokalt trafikksikkerhetsarbeid

Statens vegvesen har i mange fylker sekretariatet i FTU eller lignende forum. Dette kan defineres som sektoransvar ved at etaten bistår fylkeskommunene i koordinering av trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. Denne oppgaven blir som regel utført av ansatte i ulike vegavdelinger, og kan innebære til dels mye arbeid (se avsnitt 4.2.4). Statens vegvesen har imidlertid en nokså liten rolle i FTU i mange fylker, og har ikke myndighet til å overprøve fylkeskommunene i dette.

Ansatte i Statens vegvesen bistår i varierende grad kommunene i deres revisjon av TS-planer (se også avsnitt 4.2.4). Dette defineres også som sektoransvar.

I intervjuene er det flere ansatte ved vegavdelinger som beskriver at de deltar i kommunale møter om saker som angår trafiksikkerhet eller svarer på direkte henvendelser fra kommuner for å gi råd i spørsmål om trafiksikkerhet. Når dette skjer uten at saken har noen flate mot Statens vegvesens ansvarsområder (som f.eks. høringer etter PBL eller i utbyggingsprosjekter som berører riksveg), defineres det som sektoransvar.

Statens vegvesen jobber ellers for å bidra til økt trafiksikkerhetskompetanse både internt og eksternt gjennom å arrangere kurs og samlinger om temaet. En rekke ulike slike kurs og samlinger i regi av etaten er beskrevet i avsnitt 4.2.5. Blant de mest sentrale når det gjelder intern kompetanseheving er kurs i sikkerhetsstyring (som også eksterne kan delta på), TK-studiet og temadager eller fagdager. For eksterne er det de regionale TS-konferansene som står mest sentralt. Det foregår også mye uformell kompetanseheving på tvers av fagmiljøer i Statens vegvesen og fra ansatte i Statens vegvesen til eksterne aktører i form av innlegg på møter og direkte dialog i hverdagen.

Det kan diskuteres om arbeid med revidering av håndbøker skal defineres som sektoransvar. Håndbøkene er først og fremst ment for bruk i Statens vegvesens virksomhet, og er som sådan ikke sektoransvar. De kan imidlertid også brukes av andre, og i den grad det medfører ekstraarbeid å tilpasse håndbøkene for eksternt bruk kan dette sies å være del av å ivareta et sektoransvar. Likevel er håndbøkene såpass sentrale for Statens vegvesens egen virksomhet at vi her konkluderer med at dette arbeidet ikke defineres som sektoransvar.

Være talsorgan for trafiksikkerhet

Statens vegvesen jobber med å fronte trafiksikkerhet både på egne nettsider og via andre media. Etatens trafiksikkerhetskampanjer er det mest systematisk eksempelet på trafiksikkerhetsrelatert informasjon til publikum, sammen med annen trafikantrettet informasjon fra regionene og vegavdelingene (se avsnitt 4.2.2). Som beskrevet i avsnitt 4.2.5 sender også både Vegdirektoratet og regionene ut pressemeldinger om trafikkulykker og annen informasjon fra etatens arbeid med trafiksikkerhet. Lokalt er det vegavdelingene som uttaler seg om konkrete trafiksikkerhetssaker til media. Disse oppgavene defineres som sektoransvar. Oppgaver i forbindelse med formidling av trafiksikkerhet kan oppsummeres slik:

- *Foredrag og innlegg* holdes typisk for samarbeidspartnere som fylkeskommuner, kommuner, Politiet, Helsedirektoratet og Trygg Trafikk. Det kan også være for bransjeaktører som NLF, NAF og ATL m.fl. Det er stort sett ansatte i Vegdirektoratet og regionene som er ute og holder innlegg, og enkelte bruker en del tid på dette. Ansatte i vegavdelingene synes i liten grad å jobbe med dette.
- Når det gjelder *informasjon til publikum* oppdaterer etaten sine nettsider med relevant informasjon om trafiksikkerhet. Vegdirektoratet har, etter pålegg fra Samferdselsdepartementet, en særskilt oppgave i å gi forbrukerinformasjon om sikker bil. Det er også laget statistikker på ulike typer utstyr i bil og ny kjøretøyteknologi. Regionene legger ellers ut oppdatert statistikk om ulykkessituasjonen på Statens vegvesens nettsider.

- *Mediehenvelser* kommer til alle deler av etaten, både lokalt, regionalt og nasjonalt. Hovedregelen synes å være å henvise til de som sitter nærmest saken det gjelder. Det varierer hvor mye ulike enheter i etaten selv tar kontakt med media og lager presseuttalelser. Noen prøver å sette fokus på ulike tema og bruke media aktivt ved å sende mest mulig ferdigbearbeidet materiale til pressen. Bl.a. sender STRAKS-ansvarlige jevnlig informasjon/pressemeldinger til media om ulykkesutviklingen lokalt eller nasjonalt. Det er videre særlig i kampanjeperioder at det brukes en del tid på media, ellers varierer etterspørselen mye. Det er også en del etterspørsel etter stoff fra UAG.
- Region midt har besluttet at alle tre vegavdelinger skal ha egne *Facebook-sider* med aktuelle saker om trafiksikkerhet. Vegavdeling Nord-Trøndelag har allerede laget en slik Facebook-side som har stor aktivitet.
- Vegavdelingene kan ofte få *private henvendelser* med ønsker om ulike lokale trafiksikkerhetstiltak, ofte gjelder dette fartsreducerende tiltak. Dette kan sies å være en del av vegforvaltningsansvaret, men det synes å brukes mye tid på dialog.

Det kan diskuteres om også føreropplæringen skal inngå i definisjonen av sektoransvar slik beskrevet i punktet "Sikre at trafiksikkerhet blir frontet overfor media og publikum [...]". Dette avhenger av hva man legger i begrepet "publikum", og om dette innbefatter fremtidige førere av motorkjøretøy. I denne rapporten legges til grunn at føreropplæringen er noe annet enn å fronte trafiksikkerhet overfor det allmenne publikum, og dermed ikke sektoransvar.

4.3.2 Arbeide med trafikkulykker

I følge Statens vegvesens kvalitetssystem er altså å "arbeide med trafikkulykker" en delprosess innenfor utøving av sektoransvar. Dette innebærer at alt arbeid med UAG, STRAKS og temaanalyser samt formidling internt og eksternt fra dette arbeidet, slik beskrevet i avsnitt 4.2.1, defineres som sektoransvar. Dette er omfattende arbeidsoppgaver som involverer ansatte i både vegavdelinger, regioner og i Vegdirektoratet. Arbeid knyttet til ulykkesregistrering og analyser i STRAKS kan oppsummeres kort i følgende punkter:

- I Region nord lager STRAKS-koordinator (tilhørende Seksjon for miljø og trafiksikkerhet) statistikk til RLM og oversikter over utviklingen på området. Han får henvendelser fra media og fra Politiet som skal besvares, og internt fra prosjekter som ønsker status (f.eks. til konseptvalgutredninger). Det er dessuten en del henvendelser fra kommuner, men disse henvises til vegavdelingene. Oppfølging av STRAKS er den mest tidkrevende oppgaven for personen som har denne funksjonen. Det er vegavdelingene som følger opp rapporter fra politiet, og legger disse inn i STRAKS. Rapportene kan også føre til oppfølging av ulike ting som kommer frem og som krever tiltak, f.eks. ved å ta kontakt med byggeledere. Vegavdelingene har også mulighet til å ta ut rapporter fra STRAKS.

- I Region midt lå tidligere koordinatoransvaret for STRAKS i Geodata-seksjonen, men er flyttet til TS-seksjonen fra 2015. Den nye koordinatoren skal jobbe med statistikk, analyse og formidling internt og eksternt. Vegavdelingene har ansvar for å legge inn rapporter i ulykkesregisteret, og ta ut analyser på lokalt nivå når dette etterspørres internt eller på bestilling fra kommuner.
- I Region vest er det 4-5 personer i tillegg til STRAKS-ansvarlig som har kompetanse på å ta ut data fra STRAKS og som gjør dette ved behov. Vegavdelingene legger inn ulykkesrapporter og foretar ulykkesanalyser på lokalt nivå. Omfanget på dette arbeidet varierer.
- Oppgavene til STRAKS-ansvarlig i Region sør beskrives som å forvalte datamengden og levere analyser på bestilling fra fylkeskommuner, kommuner og internt. Ansvarlig på region sitter i Samfunnsseksjonen på Veg- og transportavdelingen. Det er kontaktpersoner i vegavdelingene, som møtes gjennom jevnlige samlinger.
- I Region øst er ansvar for ulykkesregistrering i hele regionen plassert hos Ressursavdelingen og Seksjon for trafikkteknikk og analyse. Dette er den eneste regionen som har samlet STRAKS i en egen faggruppe. Faggruppen er aktiv på faglig oppdatering og utvikling av fagområdet, også overfor Vegdirektoratet. Medarbeiderne på faggruppen har fylkesvis ansvar for STRAKS-registeret. Seksjonen har fast bestilling fra Strategi-, veg- og transportavdelingen på arbeidet, og ansvar for eget budsjett. Oppgavene består i å samarbeide og bistå med analyser til vegavdelingene, uttak av kartoversikter og ulike fremstillinger/analyser som bl.a. vegavdelinger benytter i sine samarbeidsmøter. De bidrar videre med ulykkesoversikter til media og i prosjekter og gjør mye analysearbeid, bl.a. for fylkenes trafikksikkerhetsutvalg. De innkaller og gjennomfører samarbeidsmøter med politiet i regionen for å sikre best mulig kvalitet på ulykkesregisteret. Dette er krevende fordi kvaliteten på rapportene ofte er for dårlig, og det anslås at man bruker ca. et halvt årsverk på denne oppfølgingen.

Videre kan arbeid knyttet til UAG oppsummeres i følgende punkter:

- Arbeidet til nasjonal koordinator i Vegdirektoratet er mye knyttet til å sikre rammebetingelser for UAG-arbeidet. Siden medio 2014 har det pågått arbeid med å revidere retningslinjene for UAG-arbeidet, med tanke på å gi klare føringer for disse og bl.a. sørge for at *personvern* er godt nok ivarettatt. Dette inkluderer arbeid med å sikre nødvendig konsesjon fra Datatilsynet. Videre er det i Vegdirektoratet gjort en jobb for å tilrettelegge for dokumentbehandling i UAG-arbeidet på en slik måte at personvern ivaretas på tilfredsstillende vis.
- Juridisk seksjon i Vegdirektoratet utarbeidet i 2014 egne *retningslinjer for innsyn* i UAG-rapporter, slik at innsynskrav i UAG-rapporter behandles likt i alle regioner.
- Vegdirektoratet har også hånd om et arbeid for å koordinere, kvalitetssikre og justere *databasen* med data fra alle ulykkene som er analysert.
- En intern prosjektgruppe ledet av Vegdirektoratet er blitt opprettet av Vegdirektøren for å se nærmere på uavklarte *problemstillinger rundt åpenhet* om UAG-arbeidet. Prosjektet skal i tillegg vurdere om det er behov for endringer i organisering, utførelse og ressursutnyttelse i UAG-arbeidet.

- Vegdirektoratet behandler også *søknader fra forskningsinstitusjoner* om å få tilgang til UAG-rapporter for bruk i forskningsprosjekter.
- UAG-lederen i Region nord er organisert ved Miljø- og trafikksikkerhetsseksjonen i Veg- og transportavdelingen. UAG i Region nord består av UAG-leder og to personer til fra Miljø- og trafikksikkerhetsseksjonen, én person fra Trafikant og kjøretøy og én lege. Disse har fire til fem samlinger i året. Analysene gjøres i fellesskap, og rapportskrivningen og gjennomgang av utkast fordeles. UAG-leder beskriver sine oppgaver som å lede analysearbeidet og sikre at det gjøres med god og vitenskapelig kvalitet. Han har faglig ansvar for de som samler inn data og gjør analyser, og for at de innehar riktig kompetanse med sammensetning av veg-, kjøretøy- og atferdskompetanse. Han har dessuten ansvar for å ruste opp kollegiestøtteordningen som ivaretar de som reiser ut på åsted og øvrige involverte i UAG-arbeidet. Analyser, rapporter og årsrapporter tar mye av arbeidstida til UAG-leder, i tillegg til formidling om resultater fra analysene og foredrag og kurs om trafikksikkerhet. Trafikant- og kjøretøyavdelingen har et særlig ansvar i UU som rykker ut på åsted og gjør tekniske analyser. Fra TK-område Troms er det to personer som deltar i UU. Disse skal gjennomføre tekniske undersøkelser av kjøretøy, samt spor på og ved veg. De utarbeider en rapport som også politiet får til sitt arbeid. TK-området har personer som er tekniske sakkyndige i rettsaker.
- UAG-leder i Region midt er organisert ved Seksjon for trafikksikkerhet, miljø og forvaltning i Veg- og transportavdelingen. I UAG-gruppa er det i tillegg én ansatt til fra samme seksjon, UG-ledere fra de tre vegavdelingene i regionen (Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag) og en lege fra St. Olavs hospital. De har tidligere hatt fire UG, men har nå én for hvert fylke. Det er UG som rykker ut på åstedsbefaring ved ulykker. UAG har ansvar for å sammenstille informasjon fra ulike fageksperter og skrive analyserapporter for hver dødsulykke. De gjennomfører faste møter annenhver måned med fokus på dette. Det skjer også noe formidling. I det siste har de hatt tett samarbeid med juridisk seksjon for å håndtere spørsmål om innsyn. Det har vært UAG-leder og ett UAG-medlem som har deltatt på slike møter, samt seksjonsleder. De låner i tillegg en person fra en av vegavdelingene for å styrke kapasiteten, som følge av merarbeid med innsynssaker og fokus fra media. Region midt har en egen koordinator for oppfølging av nasjonale og regionale tiltak fra UAG, denne personen har også ansvar for å utarbeide regional årsrapport for UAG og sende på høring i seksjonen.
- UAG-leder i Region vest er organisert ved Trafikksikkerhetsseksjonen i Veg- og transportavdelingen. Av fire faste deltakere i UAG er tre fra denne seksjonen (inkludert leder), og i tillegg en lege. De fire har delt fylkene mellom seg (Sogn og Fjordane, Hordaland og to på Rogaland), slik at de har hovedansvar for å sette sammen rapporten for ulykker i sitt fylke, med innspill fra de andre fagområdene. UAG-leder har ansvar for årsrapport og for sladding før offentliggjøring av rapporter. UAG har to kontaktpersoner på juridisk seksjon. Gruppa legger ut månedsstatus på intranett, men har hatt liten kapasitet til intern og eksternt formidling. UU har en fagleder fra Stab i Trafikant- og kjøretøyavdelinga. Hun koordinerer og leder de ulike ulykkesgruppene i vegavdelingene, og har også kontakt med UAG, Vegdirektoratet og eksterne samarbeidspartnere som f.eks. Politiet.

- UAG-leder i Region sør er organisert ved Samfunnsseksjonen i Veg- og transportavdelingen. Hun leder det regionale UAG-nettverket i Region sør, som omfatter 28 personer. Selve UAG består av representanter fra Trafikant og kjøretøy og en person med kompetanse på vegteknikk. Gruppen bruker ca. 150 timer per ulykkesrapport. Det er gjennomført intervju med én person fra UG i Region sør, som leder UG i Vestfold. Gruppen der består av fem personer med ulik kompetanse. Det er den kjøretøysansvarlige som har mest arbeid med dette, siden det er denne personen som rykker ut til åsted og gjør tekniske analyser. UG-leder skriver ulykkesrapporten. UAG-leder i Region sør deltar nå i et felles arbeid for å få et velfungerende datasett for alle dødsulykkene i Norge med høy datakvalitet.
- I Region øst ledes styringsgruppen for UAG av seksjonsleder for Trafikksikkerhetsseksjonen i Strategi-, veg- og transportavdelingen. Styringsgruppen består ellers av representanter fra vegavdelingene og fra Trafikant og kjøretøy-avdelingen. Gruppen følger opp arbeidet som gjøres og at avvik lukkes. Selve ulykkesanalysegruppen er organisert hos Ressursavdelingen, ved Seksjon for Trafikkteknikk og analyse. UAG-lederen og en medarbeider til fra denne seksjonen jobber med UAG på heltid. I tillegg inngår representanter fra Trafikant og kjøretøy og vegavdelinger i UAG, og en lege. Seksjon for Trafikkteknikk og analyse har ansvar for eget budsjett til UAG. Selve arbeidsoppgavene innebærer å fordele ansvar for og utarbeide analyser og rapporter, ha løpende kontakt med vegavdelinger, gjøre arbeid i forbindelse med innsynsbegjæringer, arbeid mot media og sørge for løpende faglig utvikling i nært samarbeid med Vegdirektoratet. UAG gjennomfører også temaanalyser og bistår Vegdirektoratet på flere områder. Videre utarbeider de årsrapport for arbeidet. Formidling av kunnskap skjer også gjennom temadager og ved ulike deltakelser i fagmøter på tvers i regionen og sammen med eksterne samarbeidspartnere.

Arbeid med temaanalyser kan oppsummeres slik:

- Både Region nord, Region sør og Region øst har gjennomført temaanalyser med fokus på ulike problemstillinger innenfor trafikksikkerhet. Temaanalysene er gjerne basert på data fra UAG-rapporter og analyse av data fra STRAKS. I tillegg til de som er direkte involvert i skriving av rapporter fra disse temaanalysene er derfor også ansatte som bistår med data involvert.
- Region nord har gjort temaanalyser og skrevet rapporter om ulykker med ATV og med traktor.
- Region øst gjennomfører for tiden temaanalyser om bilbelte i buss og ulykker med gående og syklende.
- Region sør har bl.a. skrevet rapporter om sykkelulykker og om vegarbeidsulykker. Disse temaanalysene har ført til ulike typer oppfølgingsarbeid, gjennom økt kunnskap om utfordringer som kan og bør gjøres noe med. Regionen har også fått i nasjonal utviklingsoppgave av Vegdirektoratet å publisere temaartikler, som er en forkortet versjon av temaanalyser. Disse artiklene er primært for internt bruk i Statens vegvesen. Regionen har til nå skrevet tre artikler, og en fjerde er under arbeid. Det er ansatte i Samfunnsseksjonen som jobber med dette.

Arbeid med tilstandsundersøkelser og overvåkning av andre parameter av stor betydning for trafikksikkerheten (f.eks. fartsnivået) er ikke direkte det samme som å arbeide med trafikkulykker. Likevel ligger det såpass nært opp mot det å arbeide med trafikkulykker at det kan argumenteres for å være en del av sektoransvaret. Dette arbeidet er nærmere beskrevet i avsnitt 4.2.1, og går i korte trekk ut på å organisere og gjennomføre tilstandsundersøkelser på ulike tema i alle regioner. Bakgrunnsarbeidet og tabellene utarbeides av en ansatt ved Trafikksikkerhetsseksjonen i Vegdirektoratet. Andre skriver tekst til tabellene. Det er også ved Trafikksikkerhetsseksjonen i Vegdirektoratet at fartsnivået i Norge overvåkes. Dette beskrives som en ganske omfattende jobb, med store mengder data som sammenstilles og analyseres.

4.3.3 Samordne transportetatenes arbeid med NTP

Statens vegvesen sitt interne arbeid med NTP defineres ikke som sektoransvar. Arbeidet med å definere etappemål for trafikksikkerhet innen NTP er derimot en oppgave innenfor sektoransvaret, i den forstand at Statens vegvesen må foreslå mål som også tar høyde for andre aktører sitt trafikksikkerhetsarbeid og samordne dette. Dette arbeidet gjøres av en ansatt ved Trafikksikkerhetsseksjonen i Vegdirektoratet. Det krever beregninger av forventet effekt av tiltak som gjøres innenfor trafikksikkerhet av flere aktører (særlig Statens vegvesen, Politiet, fylkeskommuner og Trygg Trafikk). Videre er det noe arbeid med høringsrunder på transportetatenes planforslag

4.3.4 Initiere og gjennomføre FoU

Som beskrevet i avsnitt 4.2.5 har Statens vegvesen oppgaver knyttet til initiering og gjennomføring av FoU innenfor trafikksikkerhet. Dette skjer spesielt gjennom arbeidet med etatsprogrammet BEST, men også gjennom andre programmer og enkeltstående prosjekter. Dette defineres som sektoransvar. FoU-relaterte oppgaver er imidlertid ikke blitt mye omtalt i intervjuene, noe som kan tyde på at det utgjør en relativt liten del av oppgaver innenfor trafikksikkerhet.

4.4 Oppsummering av TS-oppgaver innenfor sektoransvaret

I det foregående er oppgaver innenfor trafikksikkerhet beskrevet basert på de intervjuer som er gjennomført med ansatte i Statens vegvesen. Disse beskrivelsene er sammenholdt med Statens vegvesens egen definisjon av sektoransvar for trafikksikkerhet og plassert som innenfor/utenfor denne definisjonen. Tabell 4 viser hvorvidt oppgavene som er beskrevet defineres som sektoransvar for trafikksikkerhet eller ikke.

Tabell 4 Oppgaver og arbeidsområder definert innenfor og utenfor sektoransvar

Oppgave/arbeidsområde	Sektoransvar	Ikke sektoransvar
Internt NTP-arbeid		x
Definere etappemål for TS i NTP	x	
Arbeid med strategier og handlingsplaner for trafikkssikkerhet	x	
Koordinering av Nasjonal tiltaksplan for trafikkssikkerhet	x	
Arbeid med ulykkesregister og ulykkesstatistikk (STRAKS)	x	
Dybdeanalyser av dødsulykker (UAG)	x	
Utvikling av analyse- og modellverktøy		x
Tilstandsundersøkelser og -overvåking	x	
Oppfølging av tilrådninger fra SHT		x
Kampanjevirkosomhet	x	
Føreropplæring og førerprøver		x
Kontrollvirkosomhet		x
Tilsyn med føreropplæring og kjøretøykontroll		x
Arbeid for økt utbredelse av ITS med positiv TS-effekt	x	
Planforvaltning og høringer		x
Prosjektering og anlegg		x
TS-revisjon og -inspeksjon		x
Risikovurdering og analyser		x
Drift og vedlikehold		x
Skilting og oppmerking		x
Arbeidsvarsling		x
Deltakelse i FTU	x	
Deltakelse i prosjekter der SVV er én av flere ansvarlige aktører		x
Rådgivning til kommuner og fylkeskommuner der SVV ikke har ansvar	x	
Samarbeid med andre eksterne aktører	x	
Arbeid med håndbøker og kvalitetssystem		x
Arbeid med nasjonale utviklingsoppgaver	x	
Temaanalyser	x	
Kurs og samlinger	x	
Interne nettverk	x	
Informasjon og formidling	x	
FoU-virkosomhet	x	

5 Statens vegvesens oppgaver innen universell utforming

Dette kapitlet viser resultatene fra intervjuene som er gjennomført med ansatte i Statens vegvesen om deres oppgaver innenfor universell utforming. Alle oppgaver som er nevnt i intervjuene beskrives, før en utdypende diskusjon om hvilke som kan anses som sektoransvar.

5.1 Definerte ansvarsområder

Universell utforming er ett av fire hovedmål i Nasjonal transportplan 2014-2023 (Samferdselsdepartementet 2013). Andre oppgaver som å være pådriver for bedre kollektivtransport, helhetsløsninger i by og samordnet areal- og transportplanlegging, henger nært sammen med målet om universell utforming. I perioden 2014-2023 er etappemålet å bidra til hele reisekjeder med universell utforming. Dette innebærer blant annet følgende oppgaver¹²:

- Innarbeide universell utforming i nye og reviderte normaler og håndbøker.
- Fagansvar for å sikre kompetanse og utvikle ny kunnskap gjennom forskning, utvikling og evaluering.
- Ivareta universell utforming av infrastruktur ved planlegging, utbygging, drift og vedlikehold. Handlingsplanen 2014-2017 prioriterer oppgradering av holdeplasser og knutepunkt langs riksvegnettet og kollektivfelt i de største byene.
- Koordineringsansvar for vegsektoren mellom aktører, transportformer og forvaltningsnivå for å sikre universell utforming i sammenhengende reisekjeder fra dør til dør. Handlingsplanen 2014-2017 prioriterer arbeidet med reiseplanlegger og samordnet elektronisk billettering.

5.2 Beskrivelse av oppgaver

5.2.1 Overordnet strategisk arbeid

NTP og handlingsprogram

Tidligere nasjonal fagkoordinator for universell utforming oppgir at hun hadde som oppgave å gi innspill til statsbudsjett og NTP, både i analysefase og planfase.

En ansatt ved Seksjon for transportplanlegging ved Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen i Vegdirektoratet oppgir at de oppgavene seksjonen har knyttet til NTP, gjennomføres regelmessig hvert år og styres av faste frister for rapportering. Aktivitetene fordeles utover flere prosjekter. I tillegg kommer prosessen med innspill til NTP hvert fjerde år.

Basert på NTP utarbeides et handlingsprogram for de neste fire årene. For hvert målsatt temaområde, eksempelvis antall knutepunkt som skal oppgraderes, fordeles innsatsen på regioner og prosjekt. Seksjonen rapporterer status i forhold til mål og planlagt aktivitet i handlingsprogrammet tre ganger i året. Hvis det er

¹² Hentet fra Nasjonal transportplan 2014-2023, www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Universell+utforming, mm.

avvik, beskrives hvorfor og eventuelt aksjoner for å redusere avvik. Hvis utviklingen ikke går i riktig retning, kan de oppfordre Vegdirektøren til å legge press for å oppnå resultater. Seksjonen bruker ganske mye tid på oppgaver knyttet til handlingsprogrammet.

Fagkoordinator for universell utforming i Region nord oppgir at hun i forbindelse med oppfølgingen av NTP har ansvaret for å koordinere arbeidet med å kartlegge holdeplassene i regionen. Dette innebærer datainnsamling, kartlegging av status og å jobbe med kostnader.

Strategier og tiltaksplaner

I følge ansatte som ble intervjuet, krevde Vegdirektoratet i 2008 en strategi for hvordan universell utforming skulle behandles i regionene.

Region nord har utarbeidet en strategi for universell utforming som sist var vedtatt i 2010, som bygger på mal fra Region sør. Denne strategien er nå planlagt fornyet.

Region midt har handlingsplan for universell utforming for 2012-2015.

Region vest har en handlingsplan for universell utforming fra 2014, vedtatt av RLM. Utarbeiding av handlingsplanen var et samarbeid med Plan- og forvaltningsseksjonen i Bergen og Stavanger og Ressursavdelingen. Fokus for handlingsplanen er kompetanseheving og planen foreslår ikke tiltak rettet mot prosjekt.

I Region sør har de en strategi- og tiltaksplan for universell utforming, som kom ut i 2010 og ble revidert i 2013. Denne inneholder tiltak fra planfasen til ferdig anlegg.

I Region øst har Team universell utforming utarbeidet en strategi- og tiltaksplan for universell utforming, som gjelder for perioden 2014-2017. Det er utarbeidet temahefter knyttet til universell utforming av kollektivholdeplasser, rasteplasser og kollektivknutepunkt. Disse temaheftene revideres fortløpende. I tillegg har regionen en handlingsplan for universell utforming fra 2014. Regionen blir målt etter handlingsplanen hvert år.

Håndbøker og veiledere

Nasjonal fagkoordinator for universell utforming har som oppgave å gi innspill til håndboksarbeid og normalarbeid internt. I følge de intervjuede er revidering av håndbøker og veiledere et tema for de jevnlige møtene de har i nettverk for universell utforming.

En ansatt ved Samfunnsseksjonen i Veg- og transportavdelingen i Region sør oppgir at de andre fagkoordinatorene i regionen også gir innspill til revisjon av håndbøker med tanke på universell utforming. Denne oppgaven kommer fra den regionale koordinatorene for universell utforming, som har ansvar for å samle innspill.

De intervjuede ved Vegavdeling Møre og Romsdal oppgir også at de har gitt innspill til håndbøker med tanke på universell utforming, som blant annet håndbok V130 og V123. Regional fagkoordinator koordinerer arbeidet og sammenfatter innspillene.

Eksempelsamling

Flere regioner har jobbet eller jobber med å lage eksempelsamlinger som viser gode eksempler på universell utforming. Vegdirektoratet samler alt arbeidet etter befaring av ulike anlegg i én brosjyre som ligger på nett. Eksempelsamlingen er tenkt både til kommunene og internt bruk.

I Region midt har fylkeskontakt for universell utforming i Møre og Romsdal sammen med andre ansatte vært på befaringer og gitt innspill til eksempelsamling. Håndbok V129 (tidligere 278) er brukt som grunnlag for befaringene.

I Region sør er koordinator for universell utforming, kollektivkoordinator og gåkoordinator ansvarlig for "Gode læringseksempler" og leder dette arbeidet. De gjennomfører befaringer sammen med planleggere og andre ansatte som tar bilder, renskriver notater og sender inn eksempler. I 2014 var eksemplene ment til intern bruk. Enkelte mener eksemplene for 2015 også kan benyttes til eksternt bruk, andre er usikre på dette. "Gode læringseksempler" brukes blant annet til å forankre de tverrfaglige foraene på vegavdelingene. De tverrfaglige foraene regionen har på fylkesnivå, skal melde inn to prosjekter som skal evalueres. Dette organiseres ved at f.eks. kontakt for universell utforming i Vegavdeling Vest-Agder ordner med det praktiske med møter og befaringer. Det er omtrent fire som skal jobbe med dette tverrfaglig i dette fylket. Det regionale nettverket for universell utforming bruker en del tid på "Gode læringseksempler" på nettverksmøtene.

I Region øst er det, i forbindelse med handlingsplan for arkitektur, laget en mal for dokumentering av prosjekter, som skal bunne ut i en levende eksempelsamling på Statens vegvesens nettsider. Denne vil lanseres i løpet av høsten. I malen er universell utforming en egen kategori.

Ingen av de intervjuede ansatte fra Region nord og Region vest nevner eksempelsamlingen.

Tilskuddsordninger

Tidligere administrerte nasjonal koordinator for universell utforming tilskuddsordningen for økt tilgjengelighet til kollektivtransport i fylkeskommuner og kommuner (BRA-midler). Denne ordningen er nå avviklet. Vegavdelingene har hatt noe ansvar for administrasjon av ordningen på vegne av fylkeskommunene.

I Region sør har en ansatt i Vegavdeling Vest-Agder vært involvert i søknadsprosessen ved å gi innspill til hvilke holdeplasser det skulle søkes tilskudd til og hva som skulle gjøres. Oppfølging (utarbeide planer, kartlegge, bestille, rapportere/følge opp), overlevering og sluttrapportering av tiltakene har også vært en del av denne jobben. Fylkeskommunen har nå fått nye midler kalt ATP, så arbeidet fortsetter som før i fylkeskommunal regi. Ved Vegavdelingen i Aust-Agder har brukerorganisasjoner vært noe involvert i ferdigbefaringer for BRA-tiltak for utforming av busslommer. Det er to representanter i Forum for brukarmedvirkning i Aust-Agder, disse har vært med på hver sin befaring.

Også i Region midt har en ansatt i Vegavdeling Møre og Romsdal ansvar for å administrere fylkeskommunale midler til universell utforming. Hun vurderer søknader fra kommuner med skisser til

tiltak, tildeler midler, betaler ut penger og følger opp at det blir gjort. Hun skriver invitasjonsbrev og tildelingsbrev, og foretar av og til ferdigbefaringer. Hun har også oppfølgingsansvar med BRA-ordningen.

En ansatt ved Miljø- og trafikksikkerhetsseksjonen ved Veg- og transportavdelingen i Region nord jobber også med oppfølging av BRA-midler. Nå kommer det ikke flere søknader, men en del av prosjektene som er godkjent er ikke ferdigstilt. Den aktuelle ansatte har dialog med prosjektledere og rapporterer. Dette beskrives som en oppgave som ikke tar mye tid, og som vil avta siden ordningen er avvirket.

5.2.2 *Utforming av egen bygningsmasse*

Regionene har oppgaver med tilrettelegging av Statens vegvesen sine bygg, trafikkstasjoner og andre lokaler, innenfor gjeldende krav om universell utforming. I Region midt er det en ansatt i Bygg- og eiendomsforvaltningsseksjonen i Administrasjonsavdelingen som nevner dette som en oppgave, mens det i Region øst er en ansatt i Trafikant- og kjøretøyavdelingen som nevner dette.

Oppgavene knyttet til tilrettelegging av egen bygningsmasse innebærer tilgang til bygget, utforming av inngangsparti, terskelfri atkomst, heiser og vintervedlikehold med tanke på plassering av snø, gjenbrøyting av fortau etc. Når Statens vegvesen leier ferdig etablerte bygg, er universell utforming en del av det som blir tatt hensyn til i samarbeid med utbygger. Utforming av bygget skjer i samarbeid mellom leietaker (Statens vegvesen), huseier og entreprenør. I leide bygg er det, i følge de intervjuede, vanskeligere å be huseier om å investere, enn i nye bygg.

5.2.3 *Planlegging, bygging og forvaltning av veg*

Planforvaltning og høringer

Mange av de intervjuede innenfor universell utforming har oppgaver knyttet til arbeid med egne eller uttalelser til andre sine planer. Dette er oppgaver de ni intervjuede ved vegavdelingene nevner, samt en ansatt ved Ressursavdelingen i Region øst og en ansatt ved Veg- og transportavdelingen i Region nord. De oppgavene som inngår i planforvaltning og høringer og som innebærer universell utforming er:

- Overordnet planlegging
- Planlegging, prosjektering og utarbeiding av reguleringsplaner og byggeplaner
- Høringer
- Fagansvarlig i prosjekter
- Faglig rådgiving i prosjekter

De ulike regionene har ansatte som har spesielt ansvar for å følge opp universell utforming i planlegging og bygging av veger. Flere trekker frem at det er vanskelig å si hvilke oppgaver som konkret går på universell utforming, siden det ligger "i bunnen" av alt som gjøres.

En ansatt fra Vegavdeling Finnmark i Region nord sier de har mange landevegsprosjekter, hvor universell utforming er enklere å forholde seg til enn knutepunktsprosjekter. De fire planprosesslederne på

vegavdelingen har jevnlig diskusjoner om universell utforming, men det beskrives som en marginal del av arbeidet. Universell utforming er likevel ofte oppe som tema, og alltid på reguleringsplannivå. En ansatt i Vegavdeling Midtre Hålogaland beskriver lignende oppgaver.

Tre ansatte i Region midt har ansvar for ulike fagområder der universell utforming kommer inn. Den ene gir råd og veiledning i prosjekter om universell utforming vedrørende tilrettelegging i signalregulerte kryss, gangfelt og holdeplasser (ledelinjer, varsellinjer, kantstein mm). Vegplanleggere trenger bistand til detaljer rundt kryssutforming og gangfelt. Den andre har fagansvar for gange og sykkel, der fremkommelighet er et viktig spørsmål. Den tredje er fagansvarlig for kollektiv, som også innbefatter universell utforming.

En ansatt ved Ressursavdelingen i Region vest sier de ikke har dedikerte ansatte til universell utforming i prosjektene, men at enkelte vegplanleggere blir invitert inn i reguleringsplanarbeid rundt temaet universell utforming. Ofte oppstår det diskusjoner om løsningsvalg etter at anlegget er bygd, som kan føre til at det må tas opp igjen. Derfor prøver de nå å være i forkant, og har utarbeidet to prinsippskisser for utforming av busslommer og kantstopp, som er i henhold til håndbok. I sammenheng med prosjektet Bussveg 2020 har det i Vegavdeling Rogaland vært gjennomført befaringer med brukergrupper, og utarbeidet løsningsforslag til høring.

En ansatt i Region øst trekker frem vegfinning, bussholdeplasser, gang-/sykkelveger, ramper og rekkverk som tema der universell utforming står spesielt sentralt. Det er mye by- og tettstedsproblematikk.

En ansatt i Region sør har i tillegg til å være UU-ansvarlig i prosjekter som Statens vegvesen har ansvar for, gitt uttalelser i prosjekter der kommunene er planmyndighet. Her er universell utforming ett av flere forhold som må vurderes. Gjennom dette arbeidet blir hun også en kontaktperson for kommunene og arkitektfirma, slik at de tar kontakt for å diskutere ulike spørsmål knyttet til universell utforming.

Utforming og oppgradering av kollektivholdeplasser

Regional fagkoordinator for universell utforming i *Region nord* har, i forbindelse med oppfølgingen av Nasjonal transportplan (NTP), ansvar for hele leveransen på universell utforming for regionen. Dette har ført til et stort kartleggingsarbeid av bussholdeplasser. Bakgrunnen for dette arbeidet skyldes at holdeplassregisteret i NVDB ikke er oppdatert og at regionen trenger en oversikt over status på holdeplassene. SINTEF-skjema benyttes til å registrere holdeplassene, og informasjonen skal videre importeres i NVDB. Kartleggingen skal brukes for å si noe om hvor stort etterslepet er i universelt utformede holdeplasser, og for å se hva som må gjøres og beregne kostnader. Regionen er nå ferdig med kartleggingen av europaveger og riksveger, og skal videre kartlegge fylkesvegene, i samarbeid med fylkeskommunene. Regionen jobber nå mot fylkeskommunene for å få kvalitetssjekk på hva som er universelt utformet og ikke. Etter dette vil kommunene, som regionen bistår, kontaktes. NVDB skal levere til rutebanken om status, og kollektivsystemet er sømløst, så regionen må vite noe om status på alle veger. Stamvegene i NTP går uavhengig av de tre forvaltningsnivåene.

I Region midt oppgir fylkeskontakt for kollektiv i Vegavdeling Møre og Romsdal å jobbe med oppgradering av holdeplasser ved hjelp av registreringsopplegget til SINTEF for universell utforming. Vegavdelingen bistår kommunene i spørsmål angående universell utforming og krav til holdeplasser, og de samarbeider med

fylkeskommunen om registreringer av holdeplasser på deres vegnett. En del av jobben er også å vurdere planer og henvise til håndbøker. Fylkeskontakten for kollektiv får spørsmål fra overalt i fylket.

To av de intervjuede i Region vest jobber med universell utforming av kollektivtransport. Ved Ressursavdelingen i regionen har de en kollektivgruppe, som består av åtte personer, som jobber med å prosjektere ulike tiltak med hensyn til kollektiv og trafiksikkerhet. Det dreier seg om oppgradering av bussholdeplasser og gangfelt og trafiksikkerhet i forbindelse med buss/kollektivtiltak. Dette gjelder stort sett i Bergen og omegn, og litt i distriktet rundt. I Bergen har kollektivgruppa som nevnt også utformet to prinsippskisser for utforming av busslommer og kantstopp i henhold til håndbok. Kollektivgruppa brukes internt i Statens vegvesen for svare på ulike problemstillinger rundt kollektiv.

Vegavdelingen i Rogaland jobber med Bussveg 2020 og jobber med å utarbeide en formingsveileder for holdeplasser. Her har det vært fokus på universell utforming og å sikre resultat for brukergrupper. Ansatte har vært på befarings med brukergrupper (fylkeskommunalt råd), og har utarbeidet løsningsforslag til høring. De hadde også et heldagsmøte hvor det ble informert om prosjektet og hvor det ble gitt innspill som ble gjennomgått. Det gikk mye på prioritering og kryssing av bussvegen.

Region sør har et tverrfaglig samarbeid mellom kollektivkoordinator, koordinator for universell utforming og gåkoordinator. Et eksempel på et felles prosjekt disse tre koordinatorne har sammen er "Hel reiseveg", som omhandler gangatkomst til og fra holdeplasser. Dette prosjektet startet opp sommeren 2015 og avsluttes 2017. Alle fagnettverkene vil bli involvert i prosjektet, i tillegg til andre seksjoner og avdelinger i Statens vegvesen. Prosjektet er forankret både internt og eksternt. Eksternt gjelder det først og fremst fylkeskommunene. Det gjennomføres registreringer av universell utforming av holdeplasser og gangatkomst til holdeplasser i Region sør. De tre koordinatorne har ansvar for å følge opp sommerstudentene som gjennomfører disse registreringene. Universell utforming er også en del av kollektivkoordinators øvrige oppgaver og er en stor del av det å jobbe med kollektivtransport.

I Region øst er det utarbeidet temahefter knyttet til universell utforming av kollektivholdeplasser, rasteplasser og kollektivknutepunkt. Team universell utforming foretar befaringer for å påse at universell utforming følges opp innenfor ulike temaer. Regionen har, som de andre regionene, oppgaver knyttet til universell utforming i kollektivprosjekter.

Gang-/sykkelanlegg

Faglig koordinator for gange i regionene har oppgaver innenfor universell utforming av gang- og sykkelanlegg og ankomst til holdeplasser. Flere ansatte oppgir å ha oppgaver i forprosjekter, reguleringsplan og byggeplan, som går på universell utforming av blant annet gang- og sykkelveg. Dette gjelder først og fremst by- og tettstedsprosjekter. Denne typen oppgaver er imidlertid i liten grad utdypet og beskrevet nærmere.

Ferger og fergekaianlegg

Intervjuede ansatte fra Region midt og Region vest nevner oppgaven universell utforming av ferger og fergekaianlegg.

Malene for konkurranseutsetting av fergesamband blir utarbeidet av en arbeidsgruppe som styres av Vegdirektoratet. Kontrakter er inngått etter forutgående konkurranse, ut fra felles mal på konkurransegrunnlaget mellom regionene. Fylkesvegsamband som Statens vegvesen konkurranseutsetter, blir også konkurranseutsatt ut fra samme mal. Krav til universell utforming er felles på alle riksvegsambandene og fylkesvegsambandene. Fylkeskommunene har i noen tilfeller stilt strengere krav enn staten.

I følge ansatte i Region midt har Statens vegvesen ansvar for fergekontrakter, og stiller krav til at fartøyene skal være universelt utformet. Her går et viktig skille på tid for overfart. Der det er over 25 minutters overfart stilles strengere krav. Kravene stilles etter sentrale føringer og ansatte ved Fergeseksjonen i Region midt oppgir at de har fordelt fergekontraktene slik at alle håndterer alt med sin del av kontraktene. De har ikke noen som har mer ansvar for universell utforming enn andre. De intervjuede fra seksjonen har gjennomført befaringer for å se om fartøyene oppfyller gjeldende krav til bl.a. til størrelse på toaletter. Om krav ikke er oppfylt bøtelegges fergeoperatør.

På bakgrunn av disse befaringene er det utarbeidet rapporter. Den første er også oversendt Vegdirektoratet med tanke på felles mal for gjennomføring og oppfølging av universell utforming mellom regionene.

For at fergesamband skal godkjennes som universelt utformet må også landområdet være det. Fergeseksjonen ved Veg- og trafikkavdelingen i Region midt har gjennomført en evaluering av fergekaianlegg på bestilling fra styringsstaben. Norges blindeforbund og Norges handikapforbund har deltatt på to befaringer, sjekklister er brukt og gamle og eksisterende planer er studert i forsøk på å skissere en ideell løsning for hver fergekai. Videre er det utarbeidet en rapport med innspill til forbedringer av håndbok V130.

I Region vest har det, i følge de intervjuede, vært økt fokus på universell utforming av fergekaianlegg. De har tatt tak i prinsippskissen for universell utforming av fergekai, som danner utgangspunkt for standardisering. Koordinator for universell utforming i regionen leder arbeidet med revisjon av håndbok inn mot Vegdirektoratet.

Arbeidsvarsling

De intervjuede på to av vegavdelingene i Region nord nevner arbeidsvarsling som en oppgave hvor universell utforming inngår. Det er ikke noen fastlagt måte å ta hensyn til universell utforming på i arbeidsvarsling, og de bruker kvalitetssikring for å se om det er ivaretatt. En av de intervjuede har presentert krav til universell utforming under forvaltningsmøter, hvor alle forvaltere på hans avdeling deltar. Under møtene har de diskutert hvordan krav til universell utforming bør tas inn som en del av arbeidsvarslingen.

Ferdigbefaringer, inspeksjoner og revisjoner

Ut fra de gjennomførte intervjuene virker det som det ikke er noen systematikk i om det gjennomføres befaringer, inspeksjoner eller revisjoner med fokus på universell utforming. Gjennomføring av

ferdigbefaringer, UU-inspeksjoner og UU-revisjoner er ikke standard og det gjennomføres ofte tilfeldig og varierer mellom de ulike delene av etaten.

Fagkoordinator for universell utforming i Region nord oppgir å ha laget et opplegg for gjennomføring av UU-revisjoner ut fra sjekklister. Regionen gjennomfører UU-revisjon av regulerings- eller byggeplan i prosjekter. Revisjonene gjennomføres enten av fagkoordinator eller i prosjektgruppen. Gjennomføring av revisjoner blir også sett på som en metodikk for kunnskapsoverføring. Revisjonen avdekker avvik, og skal gi forslag til lukking av avvikene. Det handler om å beskrive hvordan avvik skal lukkes, av hvem og når. Sjekklistene benyttes dersom det kommer spørsmål fra f.eks. Likestillings- og diskrimineringsombudet. Prosess på revisjon av planer skal inn i Kvalitetssystemet. Det er referert til sjekklister i systemet, men selve metodikken ligger ikke inne.

I Region midt og Region sør beskrives UU-befaring av nye anlegg eller ferdigbefaring som en oppgave regionene har knyttet til universell utforming. Under befaringene går de gjennom anlegg og ser at det er utformet slik det er bestilt. Det dreier seg blant annet om ledelinjer, kantstein og kryssutforming. Disse befaringene gjennomføres enten med eller uten brukerrepresentanter og det registreres avvik fra etatens og entreprenørens side. UU-befaring er ikke standard i regionene.

Som nevnt tidligere gjennomføres det også befaringer på ferger og av fergekaianlegg i ulike regioner, knyttet til oppfyllelse av krav stilt til universell utforming. Region midt har på bakgrunn av befaringer av ferger utarbeidet rapporter. Den første av disse rapportene er oversendt til Vegdirektoratet med tanke på en felles mal for gjennomføring av befaringer og oppfølging av universell utforming av ferger mellom regionene.

Drift og vedlikehold

Når det gjelder universell utforming i forbindelse med drift og vedlikehold av anlegg, er oppgavene som nevnes stort sett knyttet til informasjon og bevisstgjøring internt i Statens vegvesen. Dette ligger i Statens vegvesen sine håndbøker, men er likevel et fagområde ikke alle er bevisst og som har varierende fokus.

Kontaktperson for universell utforming i Vegavdeling Midtre Hålogaland oppgir at han blant annet har hatt med byggeledere ut på befaring, for at de skal ta universell utforming videre mot entreprenør. En av de intervjuede, som koordinerer universell utforming mot byggherremiljøet i Region sør, oppgir at regionen har implementert universell utforming i drift og vedlikeholds- og investeringskontrakter.

5.2.4 Samarbeid med eksterne aktører

Fylkeskommuner og kommuner

Etaten har samarbeid med fylkeskommuner og kommuner om universell utforming på ulike områder. De samarbeider blant annet gjennom planforvaltning og gjennom ulike tilskuddsordninger. Samarbeidet med fylkeskommunene har ofte en kollektivvinkling, hvor universell utforming er en del. Det er også samarbeid mellom regionene, fylkeskommuner og kommuner gjennom ulike bymiljøavtaler og bypakker.

Fagkoordinator for universell utforming i Region nord jobber mye med å skape samarbeidsarenaer og samarbeidsformer med fylkeskommunene. Det varierer hvordan samarbeidet med de ulike fylkene i regionen foregår, i Nordland er Statens vegvesen med i prosjekter, i Troms er de med på samhandlingsmøter, mens det i Finnmark foreløpig bare er en intensjon om samarbeid. Fagkoordinator planlegger å lage felleskurs med alle fylkeskommunene i region nord.

De intervjuede i Region midt nevner at samarbeidet de har med fylkeskommunen går på registrering av holdeplasser på det fylkeskommunale vegnettet og administrasjon av fylkeskommunale midler. Ellers har samarbeid med fylkeskommuner og kommuner i liten grad vært tema under intervjuer med Region midt.

Ansatte i Region vest har ikke nevnt samarbeid med kommuner eller fylkeskommuner under intervjuene.

Koordinatorerne for gange, kollektiv og universell utforming i Region sør kommer med eksempler på flere prosjekter de har i samarbeid med kommuner og fylkeskommuner, hvor universell utforming er en del. Fagkoordinator for kollektiv samarbeider med fylkeskommunene i regionen i prosjektet "Hel reiseveg". Fylkesmannen i Telemark leder et prosjekt kalt Sentrumsnære turveier, som er et samarbeid mellom fylkeskommunen, kommunene og Statens vegvesen, hvor regional gåkoordinator er involvert. Gåkoordinatoren har også gitt innspill til prioriteringsliste av gangetiltak i Kristiansand kommune. I Region sør er det blitt laget en meny på deres interne nettsider som viser hva sektorkoordinatorerne kan bidra med inn i bymiljøavtalene og bypakkene.

Kontakt for universell utforming og kollektivkontakt i Vegavdeling Aust-Agder sitter i en gruppe med fylkeskommunen og AKT (kollektivselskaper), hvor universell utforming er med. Denne gruppa startet opp fordi det fungerte veldig bra i et prosjekt, siden har de fortsatt med månedlige kollektivmøter. Møtene handler først og fremst om oppgradering av holdeplasser. Kontakt for universell utforming og kollektivkontakt får inn saker fra kolleger i Statens vegvesen, som blir tatt med og diskutert i møtene.

Seksjon for veg- og gateplanlegging ved Ressursavdelingen i Region øst, oppgir at de samarbeider tett med kommunene, da prosjektene ofte overlapper hverandre. Samarbeidet foregår gjennom møter og epost. Ansatte i vegavdelingene jobber sammen med kommunene som prosjektene de jobber med involverer. De har jevnlig møter med formannskap og planutvalg, og har møter med administrasjon. Kommunene deltar også i prosjektmøter og noen ganger legger Statens vegvesen frem planer for kommunestyret. Koordinator for universell utforming i Region øst har laget et notat til alle kommuner om brukermedvirkning, knyttet til ett konkret prosjekt, som beskriver ansvar og initiativ.

Andre aktører

Statens vegvesen har ansvar for samarbeidsarenaer med brukerorganisasjoner. En av de intervjuede i Vegdirektoratet mener dette er viktige arenaer for å identifisere problemstillinger, som etter hvert kan utvikles til prosjekter. Tidligere nasjonal koordinator for universell utforming oppgir at hun i denne rollen hadde ansvaret for Statens vegvesen sitt brukermedvirkningsforum med representanter fra brukerorganisasjonene. I tillegg var hun som nasjonal koordinator med i et fagnettverk med blant annet Deltasenteret, Jernbaneverket, der Statens vegvesen deltar sammen med brukerorganisasjoner.

De ulike regionene har også samarbeid og kontakt med lokale brukerorganisasjoner. Flere av regionene har blant annet kontakt med brukerrepresentanter i forbindelse med utforming og oppgradering av kollektivholdeplasser og befaringer av gang- og sykkelanlegg og ferger og fergekaianlegg.

Region øst har én eller to faste brukerrepresentanter, som de av og til benytter. Regionen har brukermedvirkning gjennom tett samarbeid og har gjennomført noen befaringer med brukerrepresentanter. En av vegavdelingene har et pilotprosjekt med Kongsvinger by, etter ønske fra koordinator for universell utforming i regionen. Prosjektet involverer et utvalg med personer med nedsatt funksjonsevne. Utvalget er med i detaljplanleggingen av prosjektet, får orientering og anledning til å stille spørsmål, og skal også delta på befarings.

I Region midt har Handikapforbundet engasjert seg i utforming av ferger og fergekaianlegg. Fergeseksjonen på Veg- og trafikkavdelingen blir kontaktet av Handikapforbundet, som følger med når nye anbud starter opp og tar kontakt når de er misfornøyde. Representanter fra forbundet er også med på befaringer på ferger. Vegavdelingene i regionen blir også kontaktet eller tar kontakt med brukerorganisasjoner i forbindelse med befaringer av nyanlegg. Administrasjonsavdelingen i Region midt har involvert brukerrepresentanter i forbindelse med utforming- og tilrettelegging av Statens vegvesen sine bygg.

Andre eksterne aktører Statens vegvesen samarbeider med om universell utforming og som nevnes gjennom intervjuene, er andre transportetater og Direktoratet for byggkvalitet.

Vegdirektoratet har de siste årene blant annet gjennomført et større forskningsprogram sammen med Direktoratet for byggkvalitet om orientering og bruk av ledelinjer. Det ble gjennomført i to etapper med rapportering og formidlingsseminar, og de har nå mye kunnskap som må inn i veileder. Dette prosjektet er utgangspunkt for formidling om utfordringer for personer med ulike synshemninger, internt og eksternt.

5.2.5 Kompetanseheving og formidling

Interne nettverk

I Statens vegvesen er det et nasjonalt nettverk for universell utforming. Dette nettverket består av alle de regionale fagkoordinatorne for universell utforming, samt deltakere fra Vegdirektoratet. Nettverket har møter fem ganger i året, hvorav to fysiske møter. I nettverket formidles status for arbeidsoppgaver innenfor universell utforming. Nettverket ledes av nasjonal fagkoordinator for universell utforming i Vegdirektoratet.

Med unntak av Region vest og Region midt, har alle regionene et regionalt nettverk for universell utforming, som ledes av fagkoordinator for universell utforming. I Region midt er denne stillingen for tiden ikke besatt og ble utlyst våren 2015. Region vest har en fagkoordinator, men ikke et regionalt nettverk.

Regional fagkoordinator for universell utforming i Region nord jobber ved Miljø- og trafiksikkerhetsseksjonen i Veg- og transportavdelingen. Hun er samtidig fagkoordinator for kollektiv, hvor universell utforming er en viktig del. Hun leder nettverkene innenfor universell utforming og kollektiv, som er hjemlet i regionens strategi. Nettverk innenfor universell utforming består av 11 ansatte. Dette

inkluderer én representant fra hver vegavdeling, tre fra Veg- og transportavdelingen (Miljø- og trafikksikkerhetsseksjonen, Byggherreseksjonen og Plan- og utredningsseksjonen), og representanter fra Ressursavdelingen, Trafikant- og kjøretøyavdelingen og HR- og administrasjonsavdelingen. Nettverket har møter omtrent annenhver måned. To ganger i året er det fysiske møter, mens resten av møtene er på Lync. Region nord er i løpet av 2015 i gang med å revidere den regionale strategien innenfor universell utforming. Nettverket blir da som en arbeidsgruppe og det legges inn ekstra møter (Lync-møte hver måned). På sikt er formålet med nettverket å gjøre opp status for tiltakene i strategien. I nettverket diskuteres også fagspørsmål og UU-kontaktene bringer med seg spørsmål fra sine avdelinger.

Som nevnt har Region midt for tiden ikke fagkoordinator for universell utforming. Tidligere hadde regionen et nettverk for universell utforming. Nettverket hadde forholdsvis jevne møter, men aktiviteten har stilnet de siste to årene. På møtene ble blant annet den regionale handlingsplanen innenfor universell utforming diskutert. I følge informantene har det vært en omorganisering ved Veg- og transportavdelingen, og en gjennomgang av alle koordinators oppgaver, roller og ansvar. De venter nå på en ny koordinator innenfor universell utforming og antar at nettverket da vil følges opp igjen.

Koordinator for universell utforming i Region vest sitter på Samfunnsseksjonen i Veg- og transportavdelingen. Region vest har som nevnt ikke noe nettverk for universell utforming. Aktuelle ansatte i regionen blir kalt inn til møter av koordinator for universell utforming ved behov. Det var et nettverk tidligere, men i følge ansatte i Region vest var det vanskelig å holde aktiviteten oppe og nettverket er derfor ikke lenger aktivt. Ansatte i Region vest har deltatt på noen av samlingene om universell utforming til Region øst.

Regional fagkoordinator for universell utforming i Region sør jobber, som i Region vest, ved Samfunnsseksjonen i Veg- og transportavdelingen. Fagkoordinator leder det regionale nettverket for universell utforming, med medlemmer fra alle avdelingene i regionen. I nettverksmøtene diskuteres enkeltsaker, revidering av håndbøker, "Gode læringseksempler", i tillegg til erfaringsutveksling.

I tillegg til det regionale nettverket for universell utforming, har sektorkoordinatorene på Samfunnsseksjonen i Region sør jevnlig møter, og arrangerer fagsamlinger på tvers av kompetanseområder og fagnettverk i regionen. Et mål med dette er å ikke behandle hvert tema og oppgave alene, men alltid tenke flere fagtema samlet og ha en overordnet planlegging. Det er også opprettet en sektorkoordinatorgruppe med fagpersoner innenfor universell utforming, kollektiv, gange, sykkel, klima og reisevaneundersøkelser. Gruppen har møter annenhver måned, ofte via Lync. Målet med nettverket er å få et mer helhetlig tverrfaglig perspektiv. Sektorkoordinatorgruppen sender ut felles informasjonsbrev til de ulike fagnettverkene. Regionen har tverrfaglige samlinger to ganger i året på tvers av de regionale fagnettverkene. Samlingene ledes av fagkoordinatorene på Samfunnsseksjonen.

Region øst har også et nettverk for universell utforming. Nettverket ledes av fagkoordinator for universell utforming i regionen, som jobber på Trafikksikkerhetsseksjonen i Strategi-, veg- og transportavdelingen. Nettverket består av 14 representanter fra hvert fagområde. De har ett heldagsmøte i halvåret, i tillegg til Lync-møter. Under heldagsmøtet drar de på befaring sammen med brukerrepresentanter. Representantene kan melde inn aktuelle tema for møtene i forkant og forhøre seg i egen seksjon/avdeling

om det er aktuelle saker som ønskes tatt opp. I følge representanter i nettverket, tar de opp saker som ikke er blitt løst lokalt. Hvis de ikke finner en løsning meldes det inn til det nasjonale nettverket.

I Region øst er det også et Team universell utforming. I teamet sitter representanter fra plan og trafikk, utbygging, drift, trafikksikkerhet og overordnet plan og styring. Teamet har møter nesten månedlig. Nettverk for universell utforming kan sende spørsmål om universell utforming til Team universell utforming.

Kurs og formidling

En stor del av oppgaven til nasjonal fagkoordinator for universell utforming er kunnskapsformidling internt og eksternt. Tidligere nasjonal fagkoordinator sier i intervju at hun fikk mange forespørsler fra høyskoler, kommuner, fylkeskommuner og internt med egne kurs og "skoler" (f.eks. arbeidsvarsling, byggherre). Hun jobbet også frem FoU, og med innspill til håndboksarbeid og normalarbeid internt. Noe tid ble også brukt på rådgiving i konkrete prosjekter.

De regionale fagkoordinatorerne for universell utforming bruker også en god del av tiden sin på kompetanseheving og kursing. Fagkoordinator i Region nord beskriver kompetanse- og kunnskapsoverføring som en stor del av sine oppgaver. Hun kartlegger behov, lager kurs og inviterer seg inn på seksjoner hvor hun ser at det er et behov. Det hender hun får henvendelser fra noen som ønsker kurs, men det foregår mest på eget initiativ. Når det gjelder kursing er hovedfokuset først og fremst internt. Hun holder også innlegg på kontormøter i ulike enheter av regionen. Hun jobber med å videreformidle verktøy, som sjekklister, rutiner osv. og lager informasjonsmaterieell som brosjyrer. Som fagkoordinator får hun også en del henvendelser og bistår med fagkompetanse internt og eksternt. Eksternt kommer henvendelsene ofte fra privatpersoner og kommuner. Internt er det vegplanleggere og landskapsarkitekter som trenger råd om løsninger for å imøtekomme kravene til universell utforming.

Region midt har for tiden ingen fagkoordinator for universell utforming, men det jobbes med å få besatt denne stillingen.

Fagkoordinator i Region vest har arrangert en konferanse innenfor universell utforming, for å nå ut til flere. Hun holder også presentasjoner og innlegg og får ofte henvendelser, bl. a. om ledelinjer. Hun jobber med e-læringskurs sammen med fagkoordinator i Region sør. Hun samarbeider noe med Høgskolen i Bergen om veiledning av studenter som skriver studentoppgaver om tema innenfor universell utforming. Hun har også forelest to ganger ved høyskolen. Ellers har hun undervist når det har vært fagdag om universell utforming og holdt foredrag om universell utforming bl.a. hos de fylkeskommunale rådene for mennesker med nedsatt funksjonsevne i Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. Hun er også medlem av Deltatransport¹³, og har deltatt på samlinger og holdt foredrag i forbindelse med dette.

Fagkoordinator i Region sør oppgir også at hun bruker en stor del av tiden sin på kompetanseheving, kursing, innlegg og presentasjoner etc. Hvor mye tid hun bruker på kursing varierer ut fra tiltak i

¹³ Deltasenteret er statens kompetansesenter for deltakelse og tilgjengelighet, og er organisert under Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet.

handlingsplanen. Hun holder omtrent to kurs i året. Nå jobber hun med e-læring og holder kurs i veileder om ledelinjer.

Fagkoordinator i Region øst oppgir at hun bruker omtrent én tredjedel av tiden sin til dette. Hun holder ulike kurs: Nyansattkurs, idégrupper, UAG-kurs, kurs om universell utforming i tunneler mm. Hun holder kurs for prosjektgrupper for at de skal få kunnskap om universell utforming. Tidligere holdt hun kurs for alle fylkene. Hun har også utarbeidet et notat om universell utforming, som skal sendes til alle kommunene. Etter DELTA-konferansen opplever hun at flere etterspør presentasjoner, internt og eksternt.

I Region øst har Team universell utforming fått midler til å lage animasjonsfilmer innenfor universell utforming. Disse er ment både til internt og eksternt bruk.

En av de intervjuede representantene for Team universell utforming i region øst oppgir at hun har holdt noen foredrag der universell utforming har vært en del. Hun har blant annet hatt foredrag for sykkelbynettverket i regionen og i Region vest, og på skolen for de som har ansvar for drift- og vedlikeholdskontrakter.

En av de intervjuede som sitter i nettverket for universell utforming i Region øst oppgir at hun bruker en del tid på rådgiving og formidling internt. Kolleger kommer innom kontoret for å diskutere konkrete problemstillinger, som av og til viderefremmes og tas opp til diskusjon i nettverket. I tillegg forsøker hun å formidle viktigheten av universell utforming i de fleste fora hun deltar i.

I Region sør oppgir de regionale fagkoordinatorene for gange og kollektiv at de holder innlegg og har arrangert kurs hvor universell utforming har vært en del. Dette gjelder først og fremst internt, men også eksternt. Fagkoordinatorene i regionen har vært ansvarlig for å lage to tverrfaglige samlinger i året. Regional fagkoordinator for universell utforming og gange skal sammen lage et halvdagskurs i vegfinning, basert på veilederen som kom våren 2015. Regional kollektivkoordinator har blant annet holdt innlegg hos kollektivselskaper og har holdt todagers kurs i kollektiv i samarbeid med Vegdirektoratet og Kommunenes sentralforbund.

Flere av de intervjuede fylkeskontaktene for universell utforming ved vegavdelingene i de ulike regionene, oppgir rådgiving og formidling av universell utforming internt som en av sine oppgaver.

Mediehenvelser

Det er få av de intervjuede som har uttalt seg i media om saker knyttet til universell utforming. I følge de intervjuede er det først og fremst fagkoordinatorene for universell utforming mediehenvelser går til, med noen unntak.

I Region midt var det i en periode mye fokus på avvik fra krav til universell utforming på ferger på Sunnmøre. Fergeseksjonen på Veg- og trafikkavdelingen i regionen, fikk da en del henvendelser fra media. I Region sør hadde kontakt for universell utforming i Aust-Agder i fjor en sak i media om manglende ramper på busser.

Initiere og gjennomføre FoU

Nasjonal fagkoordinator for universell utforming har som oppgave å initiere og følge opp FoU innen temaet. En ansatt ved Seksjon for transportplanlegging i Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen i Vegdirektoratet oppgir det å formidle ny kunnskap som en viktig oppgave seksjonen har. De jobber også med kunnskapsinnhenting og kunnskapsutvikling.

Utover dette er det ingen av de intervjuede som har nevnt at de har noe med FoU å gjøre innenfor universell utforming.

5.3 Hva gjøres som sektoransvar?

I kapittel 3.3 ble Statens vegvesen sin beskrivelse av prosesser innenfor sektoransvar presentert. Under hovedprosessen "Utøve sektoransvar" var det definert delprosesser som gjelder for alle sektoransvarsområdene. Innenfor dette var følgende oppgaver beskrevet:

- Avklare fokusområder og strategier
- Utarbeide tiltaksplaner
- Budsjettere for årets gjennomføring
- Utarbeide fagdokumentasjon
- Videreutvikle kompetanse
- Formidle kompetanse
- Gjennomføre og følge opp tiltak
- Evaluere sektoransvar

I tillegg var "Samordne transportetatenes arbeid med NTP" og "Initiere og gjennomføre FoU" definert som egne delprosesser direkte under "Utøve sektoransvar".

Delprosessene "Arbeide med trafikkulykker", "Utvikle et velfungerende anleggsmarked", "Forvalte vegkapital" og "Ta vare på veg- og trafikkhistorie" vurderes ikke som relevant å utdype innenfor sektoransvarsområdet universell utforming.

Kvalitetssystemet inneholder også én spesifikk delprosess for utøving av sektoransvar innenfor universell utforming: *"å ta ansvaret for å koordinere transportetatenes arbeid med oppfølging av tilskuddsmidlene til kommuner og fylkeskommuner for økt tilgjengelighet innen kollektivtransporten, «Tilskudd til tilgjengelighetstiltak»".*

I kvalitetssystemet er ikke samarbeid med eksterne aktører nevnt som sektoransvarsoppgave innenfor universell utforming, selv om det er det innenfor trafikksikkerhet. Dette kan imidlertid ses på som en del av delprosessen "formidle kompetanse".

5.3.1 *Ivareta fagområdet universell utforming*

Arbeid med utvikling av strategiske planer, eksempelsamlinger, kompetanseutvikling og formidling gjøres først og fremst i det nasjonale og de regionale UU-nettverkene, eller av enkeltpersoner som har et spesielt UU-ansvar. Disse oppgavene er nærmere beskrevet i avsnitt 5.2.1 og 5.2.5, og defineres som sektoransvar. Oppgaver i forbindelse med strategier og planer kan oppsummeres slik:

- Tidligere nasjonal fagkoordinator for universell utforming oppgir at hun hadde som oppgave å gi innspill til statsbudsjett og NTP, både i analysefase og planfase.
- En ansatt ved Seksjon for transportplanlegging ved Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen i Vegdirektoratet oppgir at de oppgavene seksjonen har knyttet til NTP, gjennomføres regelmessig hvert år og styres av faste frister for rapportering. Aktivitetene fordeles utover flere prosjekter. I tillegg kommer prosessen med innspill til NTP hvert fjerde år.
- Basert på NTP utarbeides et handlingsprogram for de neste fire årene. For hvert målsatt temaområde, eksempelvis antall knutepunkt som skal oppgraderes, fordeles innsatsen på regioner og prosjekt. Seksjonen rapporterer status i forhold til mål og planlagt aktivitet i handlingsprogrammet tre ganger i året. Hvis det er avvik, beskrives hvorfor og eventuelt aksjoner for å redusere avvik. Hvis utviklingen ikke går i riktig retning, kan de oppfordre Vegdirektøren til å legge press for å oppnå resultater. Seksjonen bruker ganske mye tid på oppgaver knyttet til handlingsprogrammet.
- Fagkoordinator for universell utforming i Region nord oppgir at hun i forbindelse med oppfølgingen av NTP har ansvaret for å koordinere arbeidet med å kartlegge holdeplassene i regionen. Dette innebærer datainnsamling, kartlegging av status og å jobbe med kostnader.
- Region nord har utarbeidet en strategi for universell utforming som sist var vedtatt i 2010, som bygger på mal fra Region sør. Denne strategien er nå planlagt fornyet.
- Region midt har handlingsplan for universell utforming for 2012-2015.
- Region vest har en handlingsplan for universell utforming fra 2014, vedtatt av RLM. Utarbeiding av handlingsplanen var et samarbeid med Plan- og forvaltningsseksjonen i Bergen og Stavanger og Ressursavdelingen. Fokus for handlingsplanen er kompetanseheving og planen foreslår ikke tiltak rettet mot prosjekt.
- I Region sør har de en strategi- og tiltaksplan for universell utforming, som kom ut i 2010 og ble revidert i 2013. Denne inneholder tiltak fra planfasen til ferdig anlegg.
- I Region øst har Team universell utforming utarbeidet en strategi- og tiltaksplan for universell utforming, som gjelder for perioden 2014-2017. Det er utarbeidet temahefter knyttet til universell utforming av kollektivholdeplasser, rasteplasser og kollektivknutepunkt. Disse temaheftene revideres fortløpende. I tillegg har regionen en handlingsplan for universell utforming fra 2014. Regionen blir målt etter handlingsplanen hvert år.

Arbeid med eksempelsamlinger har innebåret følgende oppgaver i de ulike regionene:

- I Region midt har fylkeskontakt for universell utforming i Møre og Romsdal sammen med andre ansatte vært på befaringer og gitt innspill til eksempelsamling. Håndbok V129 (tidligere 278) er brukt som grunnlag for befaringsene.
- I Region sør er koordinator for universell utforming, kollektivkoordinator og gåkoordinator ansvarlig for "Gode læringseksempler" og leder dette arbeidet. De gjennomfører befaringer sammen med planleggere og andre ansatte som tar bilder, renskriver notater og sender inn eksempler. De tverrfaglige foraene regionen har på fylkesnivå, skal melde inn to prosjekter som skal evalueres. Det regionale nettverket for universell utforming bruker en del tid på "Gode læringseksempler" på nettverksmøtene.
- I Region øst er det, i forbindelse med handlingsplan for arkitektur, laget en mal for dokumentering av prosjekter, som skal bunne ut i en levende eksempelsamling på Statens vegvesens nettsider. Denne vil lanseres i løpet av høsten. I malen er universell utforming en egen kategori.
- Ingen av de intervjuede ansatte fra Region Nord og Region vest nevner arbeid med eksempelsamlinger.

Arbeid med kompetanseutvikling og formidling omfatter følgende oppgaver:

- Fagkoordinator i Region nord oppgir at hun bruker en stor del av tiden til å kartlegge behov, lage kurs og delta på møter hos seksjoner hvor hun ser at det er et behov. Når det gjelder kursing er hovedfokuset først og fremst internt. Som fagkoordinator får hun også en del henvendelser og bistår med fagkompetanse internt og eksternt. Eksternt kommer henvendelsene ofte fra privatpersoner og kommuner. Internt er det vegplanleggere og landskapsarkitekter som trenger råd om løsninger for å imøtekomme kravene til universell utforming.
- Fagkoordinator i Region vest har arrangert en konferanse innenfor universell utforming, for å nå ut til flere. Hun holder også presentasjoner og innlegg og får ofte henvendelser, bl. a. om ledelinjer. Hun jobber med e-læringskurs sammen med fagkoordinator i Region sør. Hun samarbeider noe med Høgskolen i Bergen. Ellers har hun undervist når det har vært fagdag om universell utforming og holdt foredrag om universell utforming. Hun er også medlem av Deltatransport, og har deltatt på samlinger og holdt foredrag i forbindelse med dette.
- Fagkoordinator i Region sør oppgir også at hun bruker en stor del av tiden sin på kompetanseheving, kursing, innlegg og presentasjoner etc. Hvor mye tid hun bruker på kursing varierer ut fra tiltak i handlingsplanen. Hun holder omtrent to kurs i året. Nå jobber hun med e-læring og holder kurs i veileder om ledelinjer.
- Fagkoordinator i Region øst oppgir at hun bruker omtrent én tredjedel av tiden sin til dette. Hun holder ulike kurs: Nyansattkurs, idégrupper, UAG-kurs, kurs om universell utforming i tunneler mm. Hun holder kurs for prosjektgrupper for at de skal få kunnskap om universell utforming. Hun har også utarbeidet et notat om universell utforming, som skal sendes til alle kommunene.

- I Region øst har Team universell utforming fått midler til å lage animasjonsfilmer innenfor universell utforming. Disse er ment både til internt og eksternt bruk. En av de intervjuede derfra oppgir at hun har holdt noen foredrag der universell utforming har vært en del. Hun har blant annet hatt foredrag for sykkelbynettverket i regionen og i Region vest, og på skolen for de som har ansvar for drift- og vedlikeholdskontrakter. En ansatt som sitter i nettverket for universell utforming i Region øst oppgir at hun bruker en del tid på rådgiving og formidling internt. Kolleger kommer innom kontoret for å diskutere konkrete problemstillinger, som av og til viderefremmes og tas opp til diskusjon i nettverket. I tillegg forsøker hun å formidle viktigheten av universell utforming i de fleste fora hun deltar i.
- I Region sør oppgir de regionale fagkoordinatorene for gange og kollektiv at de holder innlegg og har arrangert kurs hvor universell utforming har vært en del. Dette gjelder først og fremst internt, men også eksternt. Fagkoordinatorene i regionen har vært ansvarlig for å lage to tverrfaglige samlinger i året. Regional fagkoordinator for universell utforming og gange skal sammen lage et halvdagskurs i vegfinning, basert på veilederen som kom våren 2015. Regional kollektivkoordinator har blant annet holdt innlegg hos kollektivselskaper og har holdt todagers kurs i kollektiv i samarbeid med Vegdirektoratet og Kommunenes sentralforbund.
- Flere av de intervjuede fylkeskontaktene for universell utforming ved vegavdelingene i de ulike regionene, oppgir rådgiving og formidling av universell utforming internt som en av sine oppgaver.
- Region midt har for tiden ingen fagkoordinator for universell utforming, men det jobbes med å få besatt denne stillingen.
- Det er få av de intervjuede som har uttalt seg i media om saker knyttet til universell utforming. I følge de intervjuede er det først og fremst fagkoordinatorene for universell utforming mediehenveler til, med noen unntak.
- Nasjonal fagkoordinator for universell utforming har som oppgave å initiere og følge opp FoU innen temaet. En ansatt ved Seksjon for transportplanlegging i Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen i Vegdirektoratet oppgir det å formidle ny kunnskap som en viktig oppgave seksjonen har. De jobber også med kunnskapsinnhenting og kunnskapsutvikling.

Det kan også diskuteres hvorvidt arbeid med håndbøker, sjekklister og prinsippskisser er sektoransvarsoppgaver innenfor universell utforming. I likhet med for trafikksikkerhet er imidlertid dette arbeidet først og fremst en sentral del av Statens vegvesens virksomhet som vegforvalter og -eier, og defineres som sådan ikke som sektoransvar.

Sammenlignet med trafikksikkerhet er det ikke mange personer som har roller som medfører stor grad av sektoransvarsoppgaver innenfor universell utforming. Den nasjonale UU-koordinatoren har naturlig nok mye sektoransvar, og til dels også de regionale koordinatorene. Det sitter også UU-kontakter på vegavdelinger (det er usikkert om dette gjelder alle vegavdelinger) som har oppgaver innenfor sektoransvar ved å formidle UU-kompetanse internt og eksternt, men dette synes stort sett å utgjøre en nokså marginal del av arbeidshverdagen.

5.3.2 Koordinering av tilskuddsmidler

Koordinering av Samferdselsdepartementets tilskuddsmidler for økt tilgjengelighet til kollektivtransport i kommuner og fylkeskommuner er som nevnt definert som en egen delprosess innenfor utøving av sektoransvar i Statens vegvesens kvalitetssystem. Denne oppgaven har vært lagt til den nasjonale koordinatoren for universell utforming i Vegdirektoratet. Tilskuddsordningen avvikles imidlertid fra 2015, slik at denne oppgaven vil da opphøre. Det er ennå for tidlig å si om dette vil medføre økt samarbeid på tvers av forvaltningsnivåer for å gjennomføre tilgjengelighetstiltak med andre midler, og dermed mer oppgaver med dette i regionene. I Vest-Agder er forvaltning av nye fylkeskommunale midler til samme formål lagt til vegavdelingen, og fortsetter på samme måte som tidligere. Det er imidlertid ikke gitt at dette skal defineres som sektoransvar når det er fylkeskommunale og ikke statlige midler, fordi Statens vegvesen nå administrerer ordningen på vegne av fylkeskommunen som del av sams vegadministrasjon.

6 Diskusjon og konklusjoner

Denne rapporten har dokumentert resultater fra en kartlegging av oppgaver innenfor sektoransvarsområdene trafiksikkerhet og universell utforming blant ansatte i Statens vegvesen. Kartleggingen er basert på intervjuer med ansatte som har kompetanse på trafiksikkerhet eller universell utforming.

Oppgavene innenfor trafiksikkerhet og universell utforming er først beskrevet slik de fremkom i intervjuene uavhengig av om de defineres som innenfor/utenfor sektoransvar. Deretter er det definert hvilke av disse oppgavene som kan sies å være innenfor sektoransvaret, med utgangspunkt i beskrivelser av prosesser under "Utøve sektoransvar" i Statens vegvesens kvalitetssystem.

6.1 Sektoransvar

Vi har valgt å bruke Statens vegvesens egen beskrivelse av sektoransvar. Andre kan ha andre oppfatninger og vektlegge andre oppgaver i sektoransvaret. I dette prosjektet var det likevel naturlig å ta utgangspunkt i hvordan etaten selv definerer hvilke arbeidsområder som inngår i utøving av sektoransvar. Dersom man har en annen definisjon av sektoransvaret enn den som benyttes her, kan man bruke oppgavebeskrivelsene i kap. 4 og 5 til å lage en egen klassifisering av hva som gjøres som sektoransvarsoppgaver i etaten.

Selv om vi i intervjuene ikke har spurt de ansatte direkte om hvilke oppgaver de mener gjøres innenfor sektoransvaret, har enkelte kommentert uoppfordret på dette. Derigjennom har vi fått et klart inntrykk av at det hersker vidt ulike oppfatninger internt i etaten av hva begrepet sektoransvar betyr og hva det innebærer at de skal gjøre. Det er også noe ulikt hvordan kvalitetssystemet definerer sektoransvar innenfor trafiksikkerhet og universell utforming. Det er dermed et tydelig behov for klargjøring på dette området.

6.2 Hovedfunn

6.2.1 Oppgaver innenfor sektoransvar for trafiksikkerhet

Rapporten konkluderer med at ganske mye arbeid kan sies å gjøres innenfor sektoransvaret for trafiksikkerhet. Ansatte i etaten har sektoransvarsoppgaver knyttet til koordinering av trafiksikkerhetsinnsatsen både internt i etaten og i samarbeid med andre aktører, dette omfatter bl.a. arbeidet som ledelse og sekretariat for Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet. Videre omfatter sektoransvaret arbeid med ulykkesregistrering og ulykkesanalyser, som gjøres i UAG og gjennom utvikling og bruk av ulykkesregisteret STRAKS. Informasjon til publikum gjennom kampanjer og media defineres også som sektoransvarsoppgaver. Likeledes defineres deltakelse i FTU og rådgivning til kommuner, fylkeskommuner og andre rundt problemstillinger som ikke direkte berører Statens vegvesens ansvarsområder som sektoransvar.

Et hovedinntrykk fra intervjuene er at det er svært variabelt hvor mye arbeid ulike ansatte har innenfor sektoransvar slik definert her.

Beskrivelse av sektoransvarsoppgaver innenfor trafikkssikkerhet i kvalitetssystemet til Statens vegvesen er ikke helt utvetydig. Det er ikke spesifisert om sektoransvar kun innbefatter oppgaver som retter seg mot eksterne aktører, eller om det også omfatter arbeid med intern koordinering og kompetanseheving. F.eks. kan man spørre hvorvidt "koordinering av trafikkssikkerhetsinnsatsen nasjonalt, regionalt og lokalt" kun omhandler det arbeid som gjøres i samarbeid med andre aktører, eller om det også inkluderer koordineringsarbeid som kun foregår internt i etaten. Dette har betydning for hvorvidt f.eks. arbeid med interne strategier og handlingsplaner defineres som sektoransvar eller ei. I og med at det ikke er spesifisert noe sted i kvalitetssystem eller instruks at den interne innsatsen *ikke* er sektoransvar, har vi i denne rapporten valgt å bruke sistnevnte tolkning, som er den mest omfattende, altså at sektoransvarsoppgaver også innbefatter den innsatsen enkelte gjør for å koordinere arbeid og heve kompetanse internt i etaten.

Likeledes kan man stille spørsmål ved om det er riktig å definere kampanjearbeid som sektoransvarsoppgaver. Mange vil nok definere dette som oppgaver Statens vegvesen gjør uavhengig av sektoransvaret. I denne rapporten er imidlertid all trafikanterrettet informasjon med formål om å bedre trafikkssikkerheten definert som innenfor prosessen "Være talsorgan for trafikkssikkerhet", som er en delprosess innenfor "Utøve sektoransvar" i Statens vegvesens kvalitetssystem.

6.2.2 Oppgaver innenfor sektoransvar for universell utforming

Sektoransvarsoppgaver innenfor universell utforming er knyttet til koordinering av og deltakelse i nettverk og utvikling av strategier, handlingsplaner og eksempelsamlinger. Videre innebærer det kompetanseutvikling i form av interne kurs og informasjonsspredning til planleggingsmiljøer både i Statens vegvesen og til kommunene. Videre har oppgaver innenfor sektoransvar på universell utforming inkludert administrering av statlige tilskuddsmidler til tilgjengelighet i kollektivtransporten, men denne ordningen er opphørt fra 2015.

Det er få ansatte i Statens vegvesen som har stor grad av sektoransvarsoppgaver innenfor universell utforming. Det er hovedsakelig den nasjonale og de regionale koordinatorene som jobber med dette.

6.3 Erfaringer fra prosjektet

I samråd med oppdragsgiver ble det i denne kartleggingen besluttet å bruke en kvalitativ fremgangsmåte i form av gruppeintervjuer. Det ble innledningsvis diskutert å benytte spørreskjema for å nå ut til et større antall ansatte, men på grunn av kartleggingens noe eksplorative natur og fordi det ble antatt at forholdsvis få ansatte har oppgaver innenfor sektoransvar, gikk man for en ren kvalitativ metodikk. I etterkant ser vi at utvalget med fordel kunne ha omfattet flere ansatte for å få et mer utfyllende bilde, og for å ha bedre grunnlag for sammenligninger på tvers av regioner. Det har derfor blitt gjennomført flere intervjuer enn opprinnelig planlagt, men det har ikke vært rom for å utvide prosjektet i tid.

Dersom det skal gjøres lignende kartlegginger innenfor andre sektoransvarsområder som f.eks. miljø, kollektiv, sykkel og gange, anbefaler vi i lys av dette prosjektet å kombinere kvalitative intervjuer med sentrale personer med spørreskjema til et bredere utvalg ansatte. Forutsatt at man klarer å utforme et

spørreskjema som stiller de rette spørsmålene, mener vi en slik fremgangsmåte vil sikre et mer komplett bilde av oppgavene som gjøres i ulike deler av etaten. Kartleggingen som nå er gjennomført kan tjene som et egnet grunnlag for utforming av spørsmål.

Det understrekes at funnene i denne rapporten i sin helhet bygger på datamaterialet i form av intervjuer og tilsendt tilleggsdokumentasjon fra oppdragsgiver og de som er intervjuet, og at det dermed må tas høyde for feil og mangler i rapporten som følge av sårbarheter i metoden. I dette ligger både at intervjuene av hensyn til praktisk gjennomføring er noe begrenset i antall, og at man er prisgitt at de enkelte ansatte husker og beskriver alle de oppgaver som er relevante. Vårt inntrykk fra intervjuene er imidlertid at de vi har snakket med har vært villige og godt forberedt, og at de har anstrengt seg for å nevne det som kan være av interesse.

Referanser

Samferdselsdepartementet (2011): *Instruks for Statens vegvesen*.

Samferdselsdepartementet (2013): *Meld. St. 26 (2012-2013). Nasjonal transportplan 2014-2023*.

Statens vegvesen (2013): *Vegvesenboka. Ledelse, styring og organisering i Statens vegvesen*.

Statens vegvesen (2014): *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014-2017*.

Thagaard, T. (1998): *Systematikk og innlevelse. En innføring i kvalitativ metode*. Fagbokforlaget, Bergen.

Vedlegg

Vedlegg 1: Introduksjonsbrev til informanter

Møteinnkalling

Du innkalles til intervju der tema er oppgavegjennomgang av fagområdet [Trafikksikkerhet/Universell utforming].

Vedlagt følger informasjon om prosessen.

Det er representantene fra SINTEF gjennomfører intervjuet.

Ta gjerne kontakt hvis du lurer på noe.

Mvh

Hanne Botten

Stabsleder Trafikksikkerhet, miljø- og teknologiavdelingen

Tlf 91326518

**Statens vegvesen****Notat**

Til: Ressurspersoner TS
Fra: Hanne Botten, TMT
Kopi: Marianne E Nordtømme,
An-Magritt Kummeneje, SINTEF

Saksbehandler/Innvalgs nr:
Hanne Botten +4791326518
Vår dato: 21.08.2015
Vår referanse:

Introduksjon til oppgavegjennomgang av trafikksikkerhet og universell utforming

SINTEF har fått i oppdrag fra Statens vegvesen Vegdirektoratet å gjennomføre en kartlegging og systematisering av oppgaver i etaten innenfor trafikksikkerhet og universell utforming, med vekt på oppgaver innen sektoransvaret. Det vises til notat i SVEIS, sendt 12.05.15.

http://svvsveisweb.vegvesen.no/sveis_swb/showelfile.asp?ino=2013902121&b=svvdbcl.kons

Kartleggingen gjennomføres som gruppeintervju med utgangspunkt i en felles stikkordsliste (intervjuguide). Hvert gruppeintervju er planlagt gjennomført med 3-4 ansatte fra samme organisatoriske enhet, med ca. 1-2 timers varighet. Intervjuene avholdes i perioden mai-august. Målet er å gjennomføre omlag 30 intervju med omlag 100 ansatte.

Tema for intervjuene er blant annet enhetens og den enkelte ansattes oppgaver innenfor det som kan defineres som Statens vegvesens sektoransvar for trafikksikkerhet/universell utforming.

Plan for gjennomføring av intervjuer

Uke 21 og 22 Intervjuer med TS/UU koordinatorene i regionene og Vd

Uke 23-28,

og 34-36 Intervjuer med representanter som gir innblikk i bredden av oppgaver innenfor temaene TS/UU- og hvilke oppgaver som gjennomføres innenfor sektoransvaret

Det tas sikte på at rapporten ferdigstilles til medio oktober.

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0088 Oslo

Telefon: 02080
Telefaks: 22 07 87 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971082081

Kontoradresse
Brynsengfaret 6A
0657 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap

9815 Vadsø
Telefon:
Telefaks:

Vedlegg 2: Intervjuguide

Jeg heter [intervjuer 1] og skal lede dette intervjuet. Jeg har med meg [intervjuer 2] som vil supplere der det trengs og ta notater.

Bakgrunnen for dette intervjuet er at SINTEF har fått i oppdrag fra Vegdirektoratet å kartlegge oppgaver innenfor sektoransvarsområdene trafiksikkerhet og universell utforming på tvers av organisatoriske enheter i SVV. For å gjøre dette gjennomfører vi 20-30 intervjuer med personer med fagkompetanse innen trafiksikkerhet og universell utforming. Kartleggingen skal resultere i en systematisk sammenstilling av oppgavene, som skal danne grunnlag for videre vurdering internt i SVV. SINTEF skal ikke anbefale eller konkludere med noe i prosjektet, men gjør en rent deskriptiv jobb.

Intervjuet skal ta ca. 1,5 timer. Vi ønsker å gjennomføre intervjuet slik at vi starter med at en person nevner sine oppgaver og beskriver disse nærmere mht. deloppgaver, så går vi videre til neste og tar en liten runde til slutt på om noen har mer de vil legge til. I utgangspunktet handler kartleggingen om oppgaver innenfor sektoransvar, men vi vil gjerne ha oversikt over alle typer dere gjør oppgaver innenfor TS.

Jeg vil understreke at intervjuene er datainnsamling. Det som sies og det dere sender på e-post blir en del av datamaterialet. Det betyr at dere må beskrive også det som føles selvsagt.

Etter intervjuet utarbeides et referat som dere får tilsendt og kan godkjenne eller endre. Hvis dere kommer på mer som burde vært nevnt i etterkant er det fint om dere supplerer enten i referatet eller på mail.

Vi kan starte med en presentasjonsrunde, [informant 1], kan du kort presentere deg, hvilken stilling du har og hvor?

Gjentas for alle informantene. Når presentasjonsrunde er ferdig:

Da går vi videre til beskrivelser av oppgaver innenfor [trafiksikkerhet eller universell utforming]. [Informant 1], kan du starte med nevne en viktig oppgave du og/eller din enhet har innenfor [trafiksikkerhet eller universell utforming], og beskrive den litt nærmere med tanke på hvilke deloppgaver du gjør?

Har du flere oppgaver innenfor [trafiksikkerhet eller universell utforming]? Kan du beskrive denne nærmere?

Hvis ikke nevnt:

Har du oppgaver innenfor plan- og strategiarbeid, kursing og opplæring, utvikling av håndbøker, FTU (kun trafiksikkerhet) eller formidling til media? Er du med i et internt faglig nettverk? Er du involvert i samarbeid med eksterne aktører?

Når informant 1 ikke kommer på flere oppgaver:

[Informant 2], kan du beskrive en oppgave du har innenfor [trafiksikkerhet eller universell utforming]?

Gjentas som for informant 1 til alle informanter er ferdig.

Er det noen som har kommet på noe mer de ønsker å si i løpet av intervjuet?

Vi takker så mye for at dere satte av tid til intervjuet, referat sendes på mail innen[gitt dato], og vi setter pris på å få tilbakemelding fra dere innen [gitt dato].



Teknologi for et bedre samfunn