



Trøndelag fylkeskommune  
avdeling for samferdsel



DELSTRATEGI  
2019 - 2023 / **TRAFIKKSIKKERHET**



# Innhold

1. Sammendrag .....	1
2. Innledning .....	2
2.1. Hvorfor en egen delstrategi for trafikk sikkerhet .....	2
2.2. Visjon og mål .....	2
2.3. Utviklingen i antall drepte og hardt skadde .....	3
2.4. Utviklingstrekk som kan påvirke trafikk sikkerheten .....	4
2.5. Nasjonal tiltaksplan for trafikk sikkerhet .....	4
2.6. Fylkeskommunens ulike oppgaver og roller .....	4
2.7. Overordnet ansvar for tilråding og samordning i fylket .....	4
2.8. FTU's rolle i trafikk sikkerhetsarbeidet .....	5
2.9. Andre sentrale samfunnsaktører innenfor trafikk sikkerhetsarbeidet .....	5
3. Strategier .....	5
3.1. Trafikk sikker fylkeskommune .....	5
3.2. Sikre utvikling og gjennomføringskraft - med kunnskap og kompetanse. ....	6
3.3. Løfte trafikk sikkerhet ytterligere på arenaen videregående skoler .....	8
3.4. Skape trafikk sikre fylkesveger .....	9
3.5. Sikre gode gang og sykkelveger .....	10
3.6. Folkehelse – hente ut synergier av felles tiltak .....	11
3.7. Trafikk sikker skoleskyss og kollektivtrafikk .....	12
3.8. Bidra til trafikk sikre kommuner .....	13
3.9. Bidra til trafikk sikre riksveger og kommunale vegger .....	14
3.10. Bidra til et sterkt og handlekraftig FTU .....	14
3.11. Fylkeskommunen - aktiv tilrettelegger for trafikk sikker utvikling .....	15
3.12. Trafikk sikkerhetsstrategien kort oppsummert.....	16

# 1. Sammendrag

Trafikksikkerhet er et overordnet samfunns mål. Delstrategi trafikksikkerhet skal bidra til å operasjonalisere og konkretisere de føringer som er lagt i Trøndelagsplanen og samferdselsstrategien innenfor området trafikksikkerhet.

Samferdselsstrategien fremhever at Trøndelag fylkeskommune skal være en godt synlig aktør innenfor trafikksikkerhet.

Overordnet mål for trafikksikkerhetsarbeidet er nullvisjonen med en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafikken. Trafikksikkerhetsarbeidet skal bidra til at risikoen for at ulykker skjer og at konsekvensene når de skjer minimaliseres. Utviklingen går i riktig retning men videre utvikling vil nok kreve grundigere og mer målrettede tiltak enn tidligere.

Fylkeskommunen berører temaet trafikksikkerhet i de fleste funksjonsområdene som fylkeskommunen operer i, direkte og indirekte. De mest sentrale områdene i så måte er Samferdsel med ansvar for fylkesvegene og kollektivtrafikken. Videregående utdanning og folkehelsearbeidet har også klare interesser og ansvar i grenseflaten opp mot trafikksikkerhetsarbeid.

Fylkeskommunen har et viktig ansvar etter vegtrafikkloven *for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket*. Dette ansvaret inkluderer samordning også av forhold som ligger utenfor fylkeskommunal tjenesteproduksjon. Dette ansvaret har i stor grad vært ivaretatt gjennom Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU).

*Hovedtrekkene i denne strategien er:*

- *Fylkeskommunen skal i hele egen organisasjonen løfte, tydeliggjøre og sette klare krav til eget trafikksikkerhetsarbeid. Dette gjennom tiltaket «trafikksikker fylkeskommune» etter nasjonal mal. Med dette ønsker fylkeskommunen å sikre bevissthet og gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak i egen virksomhet.*
- *Dernest legger strategien opp til at fylkeskommunen utarbeider plan for offensiv satsing av trafikksikkerhetstiltak overfor ungdom på arenaen videregående utdanning.*
- *Strategien legger opp til høye ambisjoner rundt sikker skoleskyss. Dette gjennom satsing og målrettet arbeid i samarbeid med aktører som AtB, Videregående Utdanning, kommunene og FTU.*
- *Kompetanse, samhandling og koordinering er viktige forutsetninger for utvikling og resultater i arbeidet med trafikksikkerhet. Strategien omhandler dette spesielt og da med organisering gjennom en koordinatorrolle som et av flere viktige strategigrep.*
- *Strategien legger også opp til at fylkeskommunen vil bruke sin kunnskap og sitt nettverk til å ta en bredere rolle som tilrettelegger, koordinator og arenabygger der dette er ønsket eller påkrevd. Samhandling mellom aktører kan startes ved at fylkeskommunen tar en aktiv rolle i forhold til det å bane vei for gode initiativ. Målet er å bidra til at flere viktige trafikksikkerhetsutfordringer kan bli løftet og løst.*
- *Delstrategi veg legger føringer for trygge fylkesveger og for utbygging av gang- sykkelveger.*

## 2. Innledning

### 2.1. Hvorfor en egen delstrategi for trafikksikkerhet

Trøndelag fylkeskommune vedtok i møte 27.04.2017 Samferdselsstrategi for Trøndelag ([Fellesnemda sak 2/17](#)). I samferdselsstrategien legges det opp til at «Trøndelag fylkeskommune skal være en godt synlig aktør innenfor trafikksikkerhet» og i vedtaket presiseres dette ytterligere ved at «*Trøndelag fylkeskommune må bli en enda tydeligere pådriver for trafikksikkerhet, og i fortsatt tett samarbeid med Statens vegvesen. Fylkeskommunen sitt trafikksikkerhetsutvalg skal være sentralt i dette arbeidet, i godt samarbeid med andre samfunnsaktører*».

Fylkestinget i Trøndelag vedtok i møte 14.12.2017 ([FT-sak 34/17](#)) at det skal utarbeides en Delstrategi Trafikksikkerhet.

Selv om utviklingen på trafikksikkerhetsområdet går i riktig retning, er ambisjonene og forventningene fortsatt høye med tanke på å redusere antall ulykker. Enhver ulykke er uønsket og enhver ulykke påfører individer og samfunn store belastninger. For å oppnå ytterligere resultater må det påregnes at det må jobbes enda mer målrettet og enda mer systematisert enn tidligere.

Trafikksikkerhet utøves på mange områder i og utenfor fylkeskommunen. Trafikksikkerhet står sterkt og også som eget tema i delstrategi veg. En egen delstrategi for trafikksikkerhet skal bidra til å heve fokuset på fylkeskommunens arbeide med trafikksikkerhet til i større omfang også å inkludere tiltak som går ut over de rene fysiske tiltak i og rundt vegnettet.

Strategien skal finne en plass mellom blant annet delstrategiene veg, sjø og mobilitet, men også opp mot andre funksjonsområder i fylkeskommunen som utdanning og folkehelse.

Trafikksikkerhetsstrategien skal bidra til at fylkeskommunen organiserer, prioriterer og målretter sitt arbeide med trafikksikkerhet på en slik måte at de beste resultater med hensyn til trafikksikkerhet realiseres innenfor det mulighetsrom som fylkeskommunen til enhver tid har.

### 2.2. Visjon og mål

#### Overordnet mål for trafikksikkerhetsarbeidet:

- Grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge er nullvisjonen - en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafikken.
- Enhver ulykke i trafikken, liten eller stor, er uønsket. Trafikksikkerhetsarbeidet skal bidra til at risikoen for at ulykker skjer og at konsekvensene når de skjer minimaliseres.

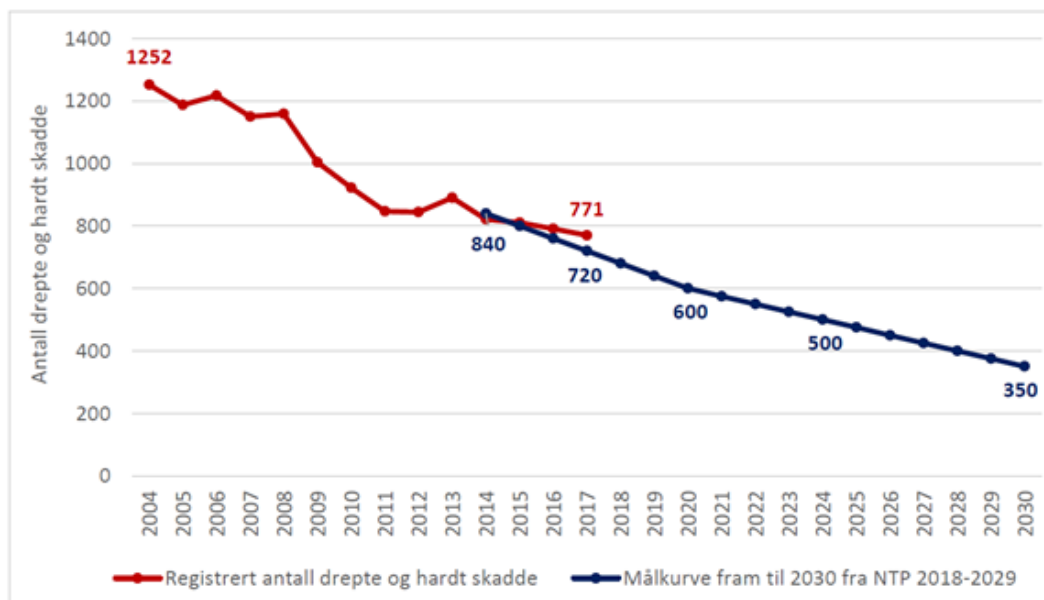
Overordnet politiske føringer finner vi i Nasjonal transportplan (NTP), med trafikksikkerhet som et hovedmål for all transport på linje med framkommelighet og miljø. NTP bygger på en nullvisjon om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken.

Trøndelag fylke vil følge opp null-visjonen.

Den overordnede visjonen og det overordnede målet må følges opp med delmål og arbeidsmål, noe denne strategien foreslår.

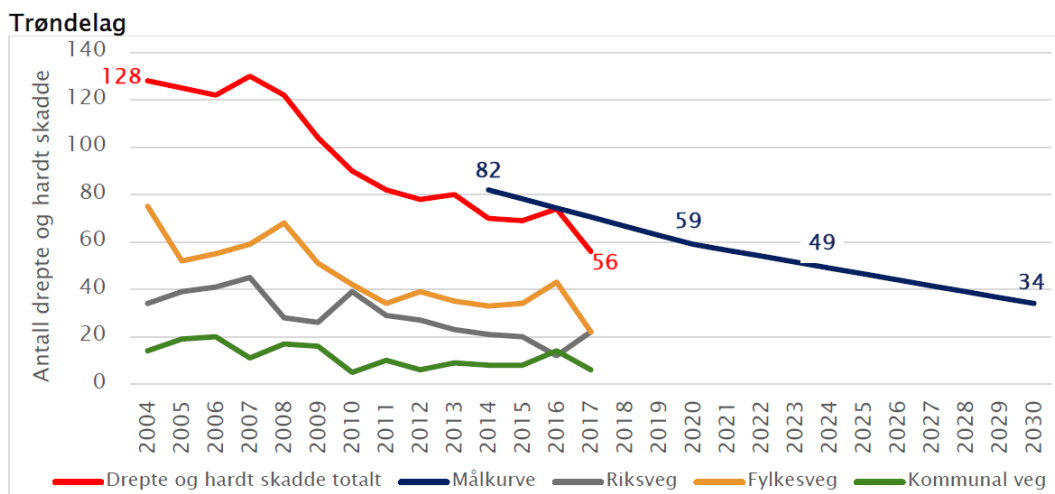
### 2.3. Utviklingen i antall drepte og hardt skadde

Figur 1 viser drepte og hardt skadde i Norge – Utvikling 2004-2016 og målkurve fram til 2030. I 2017 var det 771 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i Norge, mens målkurven viser at tallet ikke burde vært høyere enn 720. Figuren viser at utviklingen etter 2011 har vært betydelig svakere enn det som er lagt til grunn i målkurven.



Figur 1 Figuren viser drepte og hardt skadde i Norge – Utvikling 2000-2015 og målkurve fram til 2030

Figur 2 vise den fylkesvise målekurven for Trøndelag.



Figur 2 Figuren viser drepte og hardt skadde i Trøndelag – Utvikling 2004-2017 og målkurve fram til 2030.

Utgangspunkt er de fylkesvise målkurvene i kapittel 11 i tiltaksplanen for 2014-2017. Kurvene er forlenget fram til 2030. Det er lagt til grunn samme prosent-vise reduksjon i forhold til gjennomsnittet for årene 2009-2012 som i den nasjonale målkurven (61,3 prosent). Summen av de fylkesvise målene for 2030 blir dermed 350, som er det nasjonale etappe-målet i NTP 2018-2029.

## 2.4. Utviklingstrekk som kan påvirke trafikksikkerheten

Samferdselsdepartementet har i tilknytning til oppstart av Nasjonal transportplan 2022 – 31, fått utarbeidet en rapport som søker å beskrive utviklingstrekk innen samferdselsområdet frem mot 2050, rapporten Framsyn 2050. Rapporten er utarbeidet av forskningsinstituttene KMPG, SINTEF med flere. Et utviklingstrekk er at «Ny teknologi fører til effektive, helhetlige transportsystemer». Teknologitrender er som følger; lavere kostnader, bedre tilgjengelighet og økt sikkerhet. Både trafikk- og vegmyndigheter må i nær framtid forholde seg til hvordan regler for hvordan selvkjørende kjøretøy skal innrette seg i trafikken og på den enkelte vegstrekning skal utformes. En viktig oppgave som kommer i det å ivareta overordnet trafikksikkerhet. Det er imidlertid fortsatt mye usikkerhet knyttet til hvordan utviklingen vil forløpe og slå ut.

Nasjonale og lokale mål for nullvekst i personbiltrafikken medfører tiltak som bidrar til store endringer i trafikksituasjon og risikobilde. Blant annet er flere syklistere et ønsket og tilsiktet resultat men det medfører også endringer i hvordan trafikksikkerheten må tilrettelegges framover. Stadig flere El-sykler er også en utvikling som bidrar til et risikobilde i kontinuerlig endring.

## 2.5. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet

[Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021](#) er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, HelseDirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen. Denne planen vil være en viktig referanse for strategier og planer for arbeidet med trafikksikkerhet i Trøndelag. Planen inneholder 136 målrettede tiltak. (følg [link](#)).

## 2.6. Fylkeskommunens ulike oppgaver og roller

Fylkeskommunens organisasjon kommer i berøring med trafikksikkerhet enten som ansvar, oppgave eller tema i de fleste funksjonsområdene. De mest sentrale er:

- **Samferdsel**
  - Veg – som vegeier og vegmyndighet for egne veger.
  - Mobilitet – som eier og kjøper av mobilitetstilbud (kollektivtrafikk og tilhørende infrastruktur).
  - Skoleskyss – som ansvarlig for reglement og rettighetsavklaringer. Gjennomføringen er en del av mobilitetstilbudet.
- **Tilråding og samordning etter vegtrafikklovens § 40 a.** «Fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket»
- **Undervisning** – med trafikksikkerhet i læreplan og ikke minst ved å være daglig arena for en stor risikogruppe.
- **Folkehelse** – som planlegger og pådriver for adferd som påvirker folkehelse.
- **Plan og Næring** – som planmyndighet og høringsmyndighet i saker som kan påvirke trafikk og trafikksikkerhet både direkte og indirekte.

## 2.7. Overordnet ansvar for tilråding og samordning i fylket

Etter vegtrafikklovens § 40a har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Dette ansvaret er ikke avgrenset til fylkeskommunens egne områder men også til det å tilrå og samordne aktivitet med utgangspunkt i statlig ansvar og myndighet, kommunalt ansvar og myndighet og til aktivitet og initiativ som andre organisasjoner bidrar med.

Samordningsrollen er i stor grad lagt til Trafikksikkerhetsutvalget (FTU). FTU jobber også opp mot valg som gjøres av Statens vegvesen, Politiet og kommunene.

## 2.8. FTU's rolle i trafikksikkerhetsarbeidet

Trafikksikkerhetsutvalget er et fylkeskommunalt organ som er rådgivende i saker som gjelder trafikksikkerhetsspørsmål, og i saker som gjelder koordinering av trafikksikkerhetsarbeidet i fylket.

Trafikksikkerhetsutvalget gir tilrådninger, holder seg orientert om eller tar opp saker overfor fylkestinget, og øvrige fylkeskommunale eller eksterne organ i følgende trafikksikkerhetsspørsmål:

- Koordinere forskjellige instansers forslag til aktiviteter og årlige budsjetter med tilknytning til trafikksikkerhetsarbeidet. Utvalget skal søke å koordinere den offentlige og private virksomhet og ta initiativ til nye tiltak.
- Stimulere og støtte det kommunale og frivillige trafikksikkerhetsarbeidet.
- Trafikkulykkessituasjonen i fylket.
- Kontroll- og opplæringsvirksomhet i trafikken.
- Kjøretøybruk og forskrifter.
- Informasjonstiltak for å bedre trafikksikkerheten.
- Vegvedlikehold og utbygging med betydning for trafikksikkerheten, herunder avkjørselspolitikk, gang-/ sykkelvegutbygging, trafikregulering og andre saker utvalget ønsker å ta opp.

Trafikksikkerhetsutvalget består av syv medlemmer som velges av fylkestinget, og konsultative medlemmer med møte- og talerett, men uten stemmerett. Konsultative medlemmer er Trøndelag politidistrikt, Fylkesmannen i Trøndelag, Trygg Trafikk, Fylkeskommunens administrasjon, Utrykningspolitiet og Statens vegvesen. I reglementet for FTU gis utvalget fullmakt til selv å konsultere aktører der det er behov innen tematiske satsinger.

FTU velger selv sin tiltaksportefølje ut fra sine budsjetter og de prioriteringer FTU selv velger å gjøre. FTU har en viktig rolle gjennom sitt arbeide å ivareta fylkeskommunens ansvar etter vegtrafikklovens § 40a og en forutsetning for at FTU kan lykkes i sitt arbeide er at fylkeskommunen stiller opp med økonomiske og administrative ressurser som understøtter utvalgets arbeid.

## 2.9. Andre sentrale samfunnsaktører innenfor trafikksikkerhetsarbeidet

Innenfor trafikksikkerhet er Politi og Statens vegvesen svært sentrale og premissgivende aktører gjennom det at de også følger opp nasjonal myndighet på området. Trygg trafikk er en viktig og fremtredende organisasjon som arbeider med å fremme trafikksikkerhet.

Ut over disse er kommuner, utdanningsinstitusjoner og fag-/forskningsmiljøer svært sentrale aktører og premissgivere innenfor trafikksikkerhetsarbeidet.

# 3. Strategier

## 3.1. Trafikksikker fylkeskommune

Med utgangspunkt i erfaringene med tiltaket «[Trafikker kommune](#)», er det tatt et nasjonalt initiativ til å utvikle Trafikksikker fylkeskommune. Trafikksikker fylkeskommune vil kunne berøre alle fylkeskommunens roller i trafikksikkerhetsarbeidet, og vil i så fall være et fundament for den interne oppgaveløsningen på området.

Nasjonale kriterier for å oppnå betegnelsen Trafikksikker fylkeskommune er under utvikling. Med grunnlag i forslag som foreligger vil kriteriene omfatte innsats som innebærer blant annet at fylkeskommunen må sikre at det forefinnes planer, rutiner, dokumentasjon og presisering av ansvar for trafikksikkerhetsoppfølgingen på følgende felt:

1. i den oppgaveporteføljen fylkeskommunen har innenfor samferdsel
2. innenfor videregående Utdanning,
3. i det overordnede ansvaret fylkeskommunen har for folkehelsearbeidet

4. gjøre trafikksikkerhet til en del av fylkeskommunens eget HMS arbeide.
5. i de oppgavene fylkeskommunen gjør med å tilrå og samordne trafikksikkerhetstiltak.
6. i det arbeidet som gjøres med å ivareta kunnskap, kompetanse og relasjoner mot forskning og utvikling.

### Delmål for trafikksikker fylkeskommune:

- *Fylkeskommunen skal i hele egen organisasjonen løfte, tydeliggjøre og sette klare krav til eget trafikksikkerhetsarbeid.*

### Strategi for trafikksikker fylkeskommune:

- Fylkeskommunen skal implementere kravene til «trafikksikker fylkeskommune» i egen organisasjon
- Fylkeskommunen skal gjennom arbeidet med å være «trafikksikker fylkeskommune» legge til rette for målrettet arbeid med trafikksikkerhet i alle funksjoner og roller, dette ved å:
  - Etablere klare mål og krav til hvert enkelt fylkeskommunalt virksomhetsområde
  - Implementere trafikksikkerhet som en generell del innenfor fylkeskommunens eget helse- miljø og sikkerhetsarbeid (HMS)
  - Trafikksikkerhet skal vektlegges i fylkeskommunale retningslinjer for forvaltning knyttet til sikt, fart, avkjørsler, byggegrenser og lignende

## 3.2. Sikre utvikling og gjennomføringskraft - med kunnskap og kompetanse.

### Tilgang på og bruk av kompetanse

Målrettet satsing på trafikksikkerhet betinger samhandling med eksterne fagmiljøer og tilgang til god fagkompetanse. For fylkeskommunen som skal utøve et tilrådnings- og samordningsansvar er det, i tillegg til å ha god kunnskap og oversikt over utfordringene, helt nødvendig å ha god oversikt over det løsningsrommet som finnes for å få oppgavene gjort.

Behovet for å spre trafikksikkerhetsfaglig kompetanse i egen organisasjonen mellom ulike avdelinger og på ulike nivåer er stort og det vil kreves ressurser, oversikt og god koordinering for å lykkes. Kompetanseinnhenting og ikke minst kompetanseoverføring i egen fylkeskommunal organisasjon er et suksesskriterium.

Det er også et behov for koordinering og involvering i forbindelse med trafikksikkerhetsarbeid nasjonalt, lokalt mot kommuner og mot lokale fagmiljøer.

I samferdselsstrategien pekes det på en rolle som «trafikksikkerhetsansvarlig» der oppgaven er å serve utvalgene med administrative funksjoner og koordinere det interne trafikksikkerhetsarbeidet i fylkeskommunen. Denne rollen, som mer dekkende kan benevnes som en trafikksikkerhetsfaglig koordineringsrolle, vil være sentral i forhold til å ivareta flere vesentlige deler av denne strategien.

En Trafikksikkerhetsfaglig koordinatrorolle vil sikre:

- Intern kompetansebygging på trafikksikkerhetsområdet.

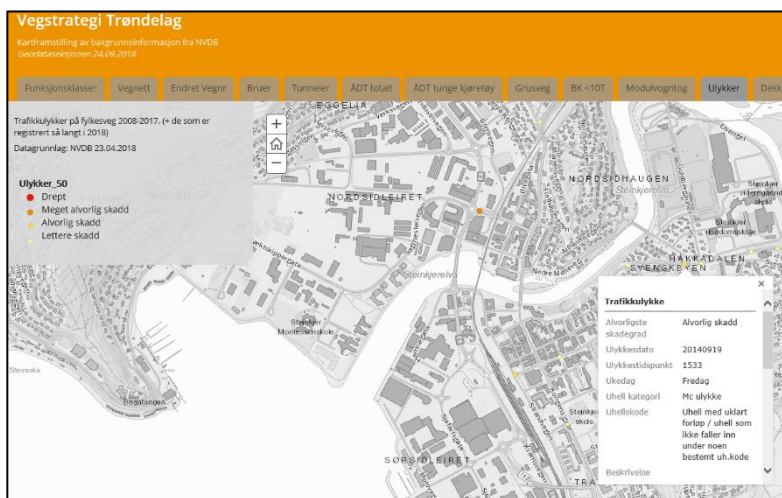


- oppgaver med å innføre Trafikksikker fylkeskommune
- legge grunnlag for god tilrådning, samordning og koordinering av tiltak
- Saksutrede og saksforberede for det politiske arbeidet rundt trafikksikkerhet.
- betjene trafikksikkerhetsutvalget i Trøndelag

En tydelig trafikksikkerhetsfaglig koordinatrorolle i egen organisasjon er en forutsetning for å løfte trafikksikkerhetsarbeidet i tråd med denne strategien.

### Gode kunnskapsgrunnlag

Det finnes i dag godt kunnskapsgrunnlag som viser hvor ulykker har skjedd. Data samles inn systematisk og målrettet til norsk vegdatabank. Statens vegvesen har på vegne av fylkeskommunen utviklet en [kartmodul](#) som visualiserer flere data, blant annet hvor trafikkulykker har skjedd og med tilhørende basisinformasjon.



Det finnes mange, og til dels spredte oversikter over hvor det vurderes å være fare for framtidige ulykker - områder og strekninger med høy ulykkesrisiko. Dette finner vi i oversikter fra Statens vegvesen men også i meget stor utstrekning i kommunenes trafikksikkerhetsplaner. Det er behov for å systematisere data om dette inn mot fylkeskommunens eget arbeid med trafikksikkerhet. Trafikkbildet er i stadig endring og det meldes løpende inn nye behov til veg- og trafikkmyndigheter, så arbeidet vil kreve kontinuerlige prosesser.

Systematisk innsamling og bearbeiding av ulykkesdata og risikoanalyser er en forutsetning for god tilrådning, samordning og koordinering av trafikksikkerhetstiltak.

### Samarbeid med forsknings og utviklingsmiljøer

Hvis fylkeskommunen skal ivareta høye ambisjoner og lede an i trafikksikkerhetsarbeidet, må fylkeskommunen også ivareta og vedlikeholde en aktiv kontaktflate opp mot de miljøer som leder an i forskning og utvikling på området. Nord universitet er lokalisert i Trøndelag med stor trafikkfaglig kompetanse. Dette kan gjøres både til et virkemiddel og til et fortrinn i det fylkeskommunale arbeidet med trafikksikkerhet. Gjennom et samarbeid kan forsknings og utdanningsmiljø involveres i konkrete prosjekt og problemstillinger til gjensidig læring og nytte. Et samarbeid kan også utvikles til å bli en samhandlings- og læringsarena mellom forskningsmiljø, fylkeskommune, kommuner og lokale næringer i trafikksikkerhetsarbeidet.

## Delmål for bruk av kunnskap og tilgang på kompetanse

- *Fylkeskommunens trafikksikkerhetsarbeid skal være tuftet på bred og oppdatert kunnskap rundt nasjonalt og lokalt trafikksikkerhetsfaglig utviklingsarbeid.*
- *Samhandling mellom fylkeskommunens egne organer og med andre samfunnsaktører utenfor organisasjonen skal bidra til å øke partenes kunnskap om trafikksikkerhet, og tilrettelegge for riktige prioriteringer, kunnskapsbaserte beslutninger og stor gjennomføringsevne.*

### Strategi for bruk av kunnskap og tilgang på kompetanse

- Fylkeskommunen skal aktivt søke kunnskap i lokale og nasjonale trafikksikkerhetsfaglige miljøer.
- Fylkeskommunen skal sikre intern og ekstern samhandling i trafikksikkerhetsarbeidet ved å inneha god samhandling- og koordineringskompetanse i egen organisasjon.
- Fylkeskommunen skal aktivt utvikle samhandlingsrelasjoner til andre samfunnsaktører og utviklingsmiljøer der dette bidrar til utvidet kunnskap, bedre prioriteringer og bedre gjennomføringsevne i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette gjelder både det trafikksikkerhetsarbeidet som initieres gjennom egne administrative handlingsplaner og gjennom politiske bestillinger, og da spesielt fra FTU.
- Fylkeskommunen skal aktivt arbeide for å formidle Trafikksikkerhetsfaglig kunnskap og kompetanse i egen organisasjon og mellom fylkeskommunen, fagmiljøer og kommuner i fylket.

### 3.3. Løfte trafikksikkerhet ytterligere på arenaen videregående skoler

Ungdom er en stor gruppe utsatt for høy ulykkesrisiko i trafikken. En åpenbar sammenheng er den overgangsfasen ungdommene er i fra å være myke trafikanter til å bli motoriserte trafikanter. Det er i forkant av dette og underveis i denne fasen at grunnlaget for sikker trafikantadferd må skapes. Ungdommene må gjøres kvalifisert og beredt til å innta sin nye aktive rolle, ikke bare som framtidens trafikant, men også i sin nye ferske rolle som trafikant i dag.

Samferdselsstrategien refererer til at fylkeskommunen som ansvarlig for videregående utdanning holder i rattet på en viktig arena som passer svært godt inn i trafikksikkerhetsarbeidet. Det kommenteres at fylkeskommunen som regionens største vegeier og eier av de videregående skolene må tilrettelegge for å kunne bruke skolene til trafikksikkerhetsmessig påvirkning.

De videregående skolene er en lett tilgjengelig og kanskje den aller viktigste arenaen for strategisk og målrettet trafikksikkerhetsarbeid mot ungdom i aldersgruppen 16-19 år. Trafikksikkerhet overfor denne gruppen handler i svært stor grad om mentale sikkerhetstiltak som holdninger, bevissthet, kunnskap og rollemodeller.

Arenaen videregående utdanning brukes også i dag aktivt i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette må ikke være til hinder for å se på om denne arenaen kan brukes ytterligere. Dette kan være tiltak

gjennom læreplanen, eller gjennom satsinger og tiltak der selve skolen er arenaen for der tiltaket og ungdommen kan møtes.

Trafikk og trafikksikkerhet i den videregående utdanningen er ofte et tema i samhandling med Trygg Trafikk. Fylkeskommunen må også vurdere om egne administrative ressurser innenfor trafikksikkerhetskoordinering, vegforvaltning og mobilitetsforvaltning kan gå inn som ressurs i planlegging og gjennomføring av trafikksikkerhetsarbeid i den videregående skolen.

Trafikksikkerhetsstrategien ønsker med dette å initiere at det utarbeides en egen plan for hvordan fylkeskommunen kan løfte og tydeliggjøre trafikksikkerhetsarbeidet overfor elevene i det videregående utdanningsløpet. Ambisjonene med hensyn til bruk av arenaen må være høye.

Fylkeskommunen har et HMS-ansvar overfor elevene, og som «trafikksikker fylkeskommune» vil dette innebære at alle skoler må utarbeide egen plan for ivaretagelse av trafikksikkerheten. I dette inngår så vel trafikksikkerhet i og rundt skolens område som adferd, de valg og holdninger som påvirker sikker skoleveg. Lærlinger og lærekandidater må også fanges opp i arbeidet.

Fylkeskommunen må løpende vurdere om tiltak i den videregående opplæringen også har overføringsverdi til grunnskole og kommuner. Synlige handlingsplaner og medieomtale av tiltak vil skape oppmerksomhet rundt trafikksikkerhetsbudskap og bidra til spredning, etterspørsel og deling av kunnskap.

### Delmål for arbeid med trafikksikkerhet på arenaen videregående skoler:

- *De videregående skolene skal være en prioritert og aktiv arena for trafikksikkerhetsarbeidet;*
  - *der ungdom og tiltak kan møtes*
  - *og der ungdommene forberedes til å bli bevisste og trygge trafikanter.*

### Strategi for arbeid med trafikksikkerhet på arenaen videregående skoler:

- De videregående skolene er fylkeskommunens største møteplass for en stor risikoutsatt trafikantgruppe – fylkeskommunen skal bruke denne arenaen aktivt og målrettet for å bevisstgjøre og forberede ungdommen i trygg og sikker trafikantadferd.
- Det skal utarbeides en egen handlingsplan som viser hvordan fylkeskommunen skal løfte og tydeliggjøre trafikksikkerhetsarbeidet med de videregående skolene som arena.

## 3.4. Skape trafikksikre fylkesveger

Sikre veger er et ansvar som hviler på vegeieransvaret, hvor staten, fylkeskommunen og kommunene har tilsvarende ansvar for henholdsvis riksvegene, fylkesvegene og de kommunale vegene.

Delstrategi veg har trafikksikkerhet som et overordnet hovedmål. Dette i tillegg til fremkommelighet, miljø og balansert regional utvikling.

Innenfor vegområdet har fylkeskommunen klare krav til at drift og vedlikehold skal gjennomføres slik at trafikksikkerhetsaspektene ivaretas optimalt. Likeså skal all nybygging av fylkesveger planlegges og bygges slik at alle grunnleggende trafikksikkerhetshensyn blir ivarettatt. Statens vegvesen sine håndbøker legges som oftest til grunn for valg av løsninger og standardnivå.

Fylkeskommunen ønsker en mest mulig optimal bruk av midlene til vegformål. Valg av høy standard gir som oftest rom for færre tiltak, og det er ikke midler til alt som burde vært utført. Det vil derfor i mange tilfeller være aktuelt å vurdere andre og enklere løsninger enn det som håndbøkene beskriver. Dette for å gi rom for å gjennomføre flere enkle tiltak som igjen kan redusere den totale ulykkesrisikoen i fylket. Dette selv om hvert enkelt tiltak ikke har helt maksimale løsninger.

Delstrategi veg legger strategien for hvordan fylkesvegene bygges og driftes trafikksikkert. Neste tabell viser delmålene og strategiene for trafikksikkerhet på veg i delstrategi Veg.

### Delmål for trafikksikkerhet på veg (gjengitt fra Delstrategi veg):

- *Fylkeskommunen skal ha god kompetanse om ulykkesbildet og hvilke tiltak som er mest effektive for å redusere antall ulykker og konsekvensene de har.*
- *Infrastrukturtiltak skal bidra til at antall personer som blir drept eller skadet reduseres.*

### Strategi for trafikksikkerhet på veg (gjengitt fra Delstrategi veg):

- Nullvisjonen for trafikksikkerhet legges til grunn for alt arbeid med fylkesveg
- I arbeidet med innovative løsninger som utfordrer håndbøkene, skal det være stort fokus på trafikksikkerhet
- Budsjetterte investeringsmidler til trafikksikkerhetstiltak må disponeres inn i en helhetlig plan for å sikre god måloppnåelse og rask effekt
- Det skal være økonomisk fleksibilitet til å kunne gjennomføre mindre trafikksikkerhetstiltak som avdekkes i løpet av budsjettåret
- Prioritering og beslutning om bygging av nye gang- og sykkelveger skal skje med sterkt fokus på trafikksikkerhet og i samspill med øvrig mobilitet.

## 3.5. Sikre gode gang og sykkelveger

Det er stort behov for tiltak som trykker reiser til fots og med sykkel. Trykke gang og sykkelveger langs trafikkbelastede vegstrekninger er ett av de mest etterspurte trafikksikkerhetstiltakene fra kommuner. Det er viktig å ha en fremtidsrettet strategi for prioriteringene. Strategi for disse prioriteringene er vedtatt i fylkeskommunens delstrategi veg.

I nasjonal transportplan er det tydelige mål om økt andel gåing og sykling. Målet gjelder generelt men spesielt i byene. Vi må også regne med at det blir flere som sykler mer på grunn av El-sykkelen. Det avdekkes at El-sykkelen også har et stort potensial som transportmiddel i lokal tjenesteproduksjon, inkludert varetransport. Utviklingen endrer ikke bare trafikkbildet og risikobildet. Utviklingen medfører også behov for endret infrastruktur og endrede standarder rundt drift og vedlikehold av vegene. Eksempel på behov i endring er behov for i større grad å skille gående og syklende, økt krav til vintervedlikehold og andre krav til merking osv. Konfliktnivået mellom gående, syklende og kjørende er allerede stort. Det vil kreve bevisste handlinger og tiltak fra trafikk og veimyndigheter framover for å håndtere dette på en god måte.

Alt dette vil kreve endret oppmerksomhet og meget mulig også behov for endrede prioriteringer fra fylkeskommunens side som vegmyndighet og som koordineringsansvarlig for trafikksikkerhet i fylket. Dette er et område der ny kunnskap må bygges og ny kompetanse etableres.

Delmål og strategi for gang og sykkelveger i vegstrategien er:

## Delmål for gang og sykkelveger

gjengitt fra Delstrategi veg:

- *Gående og syklende i Trøndelag skal ha god framkommelighet og trafiksikkerhet på sine reiser.*
- *Tiltak som bedrer trafiksikkerheten eller bidrar til at flere sykler eller går, vil prioriteres.*
- *Fylkeskommunen skal ha god kunnskap om hvor det finnes og hvor det er behov men mangler et infrastrukturtilbud tilpasset gående og syklende.*

I tillegg tilføyes i denne trafiksikkerhetsstrategien:

- *Økt andel gang og sykkel skal ikke føre til økt antall ulykker i trafikken. Fylkeskommunen må opparbeide kunnskap og kompetanse på nye utviklingstrekk som vil utfordre trafiksikkerhetsbildet – med mål om å være i forkant med løsningene.*

## Strategi for gang og sykkelveger

gjengitt fra Delstrategi veg:

- En helhetlig vurdering av areal og mobilitet skal ligge til grunn for prioritering av nye infrastrukturtilbud for gående og syklende.
- Funksjonsklasse for vegen, trafikkmengde, potensielt antall gående og syklende skal vurderes ved beslutning om hvor tiltak iverksettes og hvilken løsning som skal velges.
- Det skal fokuseres spesielt på investeringstiltak som kan gi mindre behov for skoleskyss.
- Vellykkede prøveprosjekt som 2-1 skal innføres som en permanent ordning.

I tillegg tilføyes i denne trafiksikkerhetsstrategien:

- Fylkeskommunen skal bidra til at systematisk kunnskapsinnhenting og kompetanseoppbygging rundt utviklingstrekket flere gående og syklende. Dette ved å initiere samarbeid, forskning og ideutvikling på de arenaer fylkeskommunen deltar på.

### 3.6. Folkehelse – hente ut synergier av felles tiltak

Som ulykkesområde er trafikken en av de viktigste årsakene til for tidlig død og skade. Dette innebærer at alle tiltak på trafiksikkerhetsområdet også ivaretar overordnede mål om en bedre helse i befolkningen.

Fylkeskommunen har en viktig rolle med å fremme folkehelse gjennom regional planlegging og utvikling, kultursatsing, videregående opplæring og de tjenestene vi leverer. Fylkeskommunen samordner også folkehelsearbeidet i fylket og støtter folkehelsearbeidet i kommunene.

Folkehelse er tema i trafikksikkerhetsstrategien fordi trafikksikkerhet handler om færre skader og ulykker, samt løsninger som gjør det enklere og tryggere med transport gjennom egen aktivitet (gang og sykkel). Dette er områder der folkehelsearbeidet og trafikksikkerhetsarbeidet har felles mål og gjennom dette også mange ganger ønsker om tiltak og virkemidler som er identiske.

Dette forholdet bør følges opp med å tilrettelegge for at prosesser rundt kartlegging, planlegging og utarbeidelse av handlingsplaner og tiltak koordineres og samhandles med mål om å utløse flere felles koordinerte tiltak.

### Delmål for å hente ut felles synergier mellom folkehelsearbeid og trafikksikkerhetsarbeid:

- *Fylkeskommunens ansvar og oppgaver innenfor trafikksikkerhet og folkehelse skal koordineres med tanke på optimal måloppnåelse for begge områdene*

### Strategi for å hente ut felles synergier mellom folkehelsearbeid og trafikksikkerhetsarbeid:

Legge til rette for samhandling og koordinering:

- Utarbeide en administrativ plan for hvordan samhandling skal ivaretas, dette spesielt for å ivareta samordning ved utarbeidelse av planer og ved prioritering og utvelgelse av tiltak.

## 3.7. Trafikksikker skoleskyss og kollektivtrafikk

Fylkeskommunen har mulighet til å sette spesifikke trafikksikkerhetskrav gjennom mandat- og innkjøpsprosesser i forkant av at kollektivtjenester kjøpes inn eller legges ut på anbud.

Fylkeskommunen kan gjennom leveranseavtalen med AtB avklare rammer og tiltak for å operasjonalisere og gjennomføre trafikksikkerhetstiltak i tjenesteproduksjonen.

AtB er fylkeskommunens eget administrasjonsselskap og vil med det være den viktigste bidragsyter og ressurs i forhold til kompetanse, utvikling og gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak i kollektivtrafikken.

Fylkeskommunen kan gjennom eget regelverk for grunnskoleskyss og videregående skoleskyss sette spesifikke krav som ivaretar trafikksikkerhetsaspekter.

*Det kan skilles mellom tiltak på ulike nivåer og områder:*

«Sikre kjøretøyer» er et ansvar som hviler på alle som eier og utfører kjøring med kjøretøyer. Myndighetsansvaret til tilsyn og kontroll er på Statens vegvesen og Politiet. Så lenge fylkeskommunen yter tjenester innen mobilitet og kollektivtrafikk, vil fylkeskommunen ha et overordnet ansvar for at egen tjenesteproduksjon gis rammebetingelser som understøtter valg som medfører sikre kjøretøyer.

«Sikre overganger»: en kollektivreise og en skoleskyssreise innbefatter som regel en gang/sykelreise i forkant/etterkant og der overgangen mellom reisens ulike faser er spesielt sårbar og utsatt for ulykkesrisiko. I disse utfordringene møtes mange fylkeskommunale og eksterne ansvarsområder; busstoppen som en del av vegen, bussen som en del av innkjøpet og ruteplanleggingen, sjåfør-rutiner og sjåføradferd som en del av kontrakten, passasjeradferd som en del av undervisningen eller holdningskampanjer på arenaer som for eksempel den videregående utdanning.

Eksempel på risiko-adferd er kryssing av trafikkert veg ved busstoppen. Dette kan løses med fysiske tiltak som gjerder, fysiske hindringer, lysregulering og skilting. Denne typen tiltak er rimelig å vurdere på tungt trafikkerte holdeplasser. I skoleskyssen og i mindre sentrale strøk vil de aller fleste stoppestedene være mindre holdeplasser der sjåførens og elevens adferd må være en del av løsningen.

*Passasjeradferd*; Passasjeradferd kan styres gjennom fysiske tiltak som nevnt over eller påvirkes gjennom opplæring, holdningsskapende arbeid eller reguleres gjennom lover og regler.

### Delmål for trafikksikker skoleskyss og kollektivtrafikk:

- *Fylkeskommunen skal tilby et kollektivtilbud der trafikksikkerhet er lagt til grunn som krav i alle deler av tilbudet.*
- *Fylkeskommunen skal ha store ambisjoner og ledende rolle i arbeidet med å utvikle trafikksikre holdninger, rutiner og omstendigheter rundt skoleskyssen for elever i grunnskole og videregående utdanning.*
- *Fylkeskommunen skal sikre at trafikksikkerhetsutfordringer løses effektivt på tvers av egne funksjonsområder og mellom fylkeskommunen selv og andre aktører.*

### Strategi for trafikksikker skoleskyss og kollektivtrafikk:

- Trafikksikkerhet skal være et prioritert kriterium ved alle valg av løsninger i kollektivtrafikken.
- Fylkeskommunen skal i alle mandat-prosesser og ved innkjøp av nye tjenester vurdere aktuelle sikkerhetskrav, og der det er behov sette spesifikke krav i mandatet.
- Fylkeskommunen skal gjennom samarbeid med AtB bidra til at det utformes egne planer for hvordan trafikksikkerheten ivaretas og forbedres i utøvelse av skoleskyssen.
  - Sammen med kommuner, egne videregående skoler og FTU utforme tiltak som sikrer god trafikantadferd i skoleskyssen.
- Fylkeskommunen skal sikre at det finnes arenaer og møteplasser for samhandling når flere funksjonsområder må involveres i løsningsprosesser.

## 3.8. Bidra til trafikksikre kommuner

Kommunene må ha en sentral plass i alt trafikksikkerhetsarbeid. Kommunene har ansvar for egen veg-infrastruktur, er viktig tjenesteutøver og myndighetsutøver blant annet gjennom sin rolle som samfunnsutvikler og planmyndighet. I tillegg eier og styrer kommunene mange av de viktigste arenaene der trafikksikkerhetstiltak må nå frem: barnehager, grunnskole, kulturskole og fritidsarenaer.

For å initiere, systematisere og effektivisere arbeidet i kommunene er tiltakene [Trafikksikker kommune](#) og [kommunale trafikksikkerhetsplaner](#) utviklet.

Kommunene er også en viktig kunnskapskilde i det å få identifisert riktige behov i trafikksikkerhetsvurderingene. Både Fylkeskommunen og kommunene er derfor tjent med

systematisk dialog og samhandling rundt trafikksikkerhet. En stor del av henvendelsene fra kommunene går på spørsmål om muligheten til å søke om tilskudd for tiltak, og mulighetene for å få iverksatt fysiske tiltak på vegnettet for å bedre trafikksikkerheten. Det er behov for å gi kommunene en forutsigbarhet for fylkeskommunens planlagte virkemiddelbruk og tydeliggjøre hva som er søkbare midler til ulike formål. Fylkeskommunens administrasjon må etablere gode og tydelige rutiner for dette i forbindelse med utarbeidelse og utrulling av budsjett og handlingsplaner.

### 3.9. Bidra til trafikksikre riksveger og kommunale veger

Fylkeskommunen har et overordnet og helhetlig koordineringsansvar etter vegtrafikklovens paragraf 40a «fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerhet i hele fylket». Dette ansvaret gjelder også riksveger og kommunale veger.

Fylkeskommunens oppfølging og ansvar med hensyn til å tilrå og samordne tiltak på riksveger og kommunale veger koordineres først og fremst gjennom fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Se eget strategipunkt for dette. Fylkeskommunen har i tillegg som eget strategipunkt et mål om å ta en enda tydeligere fasilitator-rolle innenfor sitt administrative arbeid gjennom det være arenabygger mellom stat, kommuner og etater der dette kan utløse utvikling og gjennomføring av tiltak som bidrar til økt trafikksikkerhet.

### 3.10. Bidra til et sterkt og handlekraftig FTU

Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) er en svært viktig samhandlingsarena mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene i fylket. Arenaen er formalisert og i tillegg til at arenaen er en viktig talepost mellom myndigheter, politisk miljø, administrasjoner og organisasjoner kan FTU utvise initiativ og iverksette av et stort spekter av handlinger innenfor trafikksikkerhets-arbeidet. Det bør med andre ord ligge mange åpenbare fordeler og muligheter for felles gevinster i et nært samspill mellom fylkeskommunens egen administrasjon og FTU.

I denne strategien er det en ambisjon at fylkesadministrasjonen gis en klarere og mer definert rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette kommuniseres spesielt gjennom de målsetninger og prioriteringer som skisseres i strategien og som i det videre arbeidet må følges opp i så vel administrative som politiske prosesser.

FTU vil være en port til å forankre fylkesadministrative operasjoner og fylkesadministrasjonen kan til gjengjeld være et aktivt verktøy til tjeneste for FTU i forberedelse, planlegging og gjennomføring av de mange tiltak som ivaretar felles mål innenfor trafikksikkerhet.

De fylkeskommunale funksjonsområder som må ha en aktiv og koordinert rolle i FTUs arbeide er; Samferdsel veg, Samferdsel mobilitet (skoleskyss), Videregående utdanning og Folkehelse. I tillegg er det en selvfølge at koordinatorrollen innenfor trafikksikkerhet, som vil være organisert på Samferdsel, bidrar som en aktiv tilrettelegger og part i relasjonen mellom FTU og fylkesadministrasjonen.

Kommunene er viktige samfunnsutviklere, og god koordinering mot kommunene er nødvendig for å oppnå sterke og handlekraftige trafikksikkerhetstiltak.

### Delmål for trafikksikre kommuner og et sterkt og handlekraftig FTU:

- *Fylkeskommunen skal ha gode prosesser som fremmer samhandling med kommunene i trafikksikkerhetsarbeidet.*
- *Fylkeskommunen skal understøtte arbeidet i FTU slik at FTU blir et sterkt og handlekraftig organ i sitt arbeide med trafikksikkerhet.*



### Strategi for trafikksikre kommuner og et sterkt og handlekraftig FTU:

- I samhandling med FTU må det legges premisser (avklare roller og arbeidsform) for hvordan fylkeskommunens og kommunenes løpende samarbeid rundt trafikksikkerhet skal ivaretas.
- Gi kommunene en forutsigbarhet for fylkeskommunens planlagte virkemiddelbruk og tydeliggjøre hva som er søkbare midler til ulike formål.
- Fylkeskommunens administrasjon skal være en aktiv part og bidragsyter i FTUs arbeide og gjennom dette bidra til at FTU er et sterkt og handlekraftig organ:
- FTU skal kunne bruke fylkesadministrasjonen som kunnskapsbase, utredningsressurs og iverksettelsesressurs i sitt arbeide. Dette ved at de mest sentrale funksjonene deltar aktivt på FTUs møter som fylkesadministrasjonens ressurser inn mot deres arbeide.
- Fylkeskommunen skal aktivt involvere FTU i prosjekter som har betydning for trafikksikkerheten. Gjennom dette forankre kvalitet i og kunnskap om prosjektene.

#### 3.11. Fylkeskommunen - aktiv tilrettelegger for trafikksikker utvikling

Trafikksikkerhetsområdet kan flere ganger fremstå mangslungent med mange aktører, vanskelige grensesnitt og ulike interesser og prioriteringer aktørene imellom. Viktige tiltak og problemstillinger kan derfor stå i fare for å bli tilsidesatt, forsinket eller endog parkert lenge før de har fått den nødvendige oppmerksomhet og vurdering som de bør ha. Dette kan skje der problemstillingen har mange adresser eller der det er uklare adresser for ansvaret. For at slike saker skal komme videre må noen ta et koordinerende ansvar i forsøk på å engasjere de instanser og aktører som kan bidra i vurdering og eventuell prosess fram til problemløsning.

Et eksempel fra virkeligheten på en slik sak er den potensielt store men uavklarte trafikksikkerhetsrisikoen med avrenning av vann fra laksetrailere. Det å få ulike aktører, alt fra sjømatnæring, transportnæring og myndigheter til å samhandle kan være en start på en løsningsprosess. I dette tilfellet har fylkeskommunen tatt en oppmannsrolle med å sette i gang en koordinert prosess mellom aktørene. Ved å ta denne rollen har fylkeskommunen gitt et bidrag som kan danne grunnlag for videre problemløsning.

Fylkeskommunen har gjennom eget arbeide med trafikksikkerhet et bredt nettverk av aktører med kunnskap og erfaring rundt trafikksikkerhetsfaglige spørsmål. I tillegg har fylkeskommunen et utall kontaktpunkt mot sentrale og lokale myndigheter. Fylkeskommunen har derfor gode forutsetninger for å kunne ta en sentral og aktiv rolle som fasilitator, arenabygger og tilrettelegger med å sette i gang løsningsprosesser. Det overordnede målet med dette er at trafikksikkerheten for innbyggerne i fylket skal ivaretas – uavhengig av hvem eller hvor ansvaret er plassert – eller bortgjemt.

## Delmål for fylkeskommunen som aktiv tilrettelegger for trafikksikker utvikling

- *Trafikksikkerheten for innbyggerne i fylket skal ivaretas – uavhengig av hvem som har et ansvar. Fylkeskommunen skal være en aktiv initiativtaker og tilrettelegger for å fasilitere løsningsprosesser på arenaen trafikksikkerhet.*

### Strategi for fylkeskommunen som aktiv tilrettelegger for trafikksikker utvikling

- Fylkeskommunen skal bidra til å tilrettelegge for møtepunkt, arenaer og samhandling mellom premissgivere og aktører når viktige trafikksikkerhetshensyn må ivaretas på tvers av ansvarsområder.
- Der det er påkrevd eller det etterspørres kan fylkeskommunen påta seg en koordinerende rolle i arbeidet.

### 3.12. Trafikksikkerhetsstrategien kort oppsummert

Fylkeskommunen skal være en synlig og aktiv aktør innenfor trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. Strategien tar utgangspunkt i den rollen og det arbeidet fylkeskommunen som organisasjon kan bidra med for å få dette til. Strategien peker på tre hovedinnretninger som vil underbygge og forsterke øvrige tiltak som er omtalt i strategien, de tre hovedinnretningene i strategien er:

- *Fylkeskommunen skal i hele egen organisasjonen løfte, tydeliggjøre og sette klare krav til eget trafikksikkerhetsarbeid. – dette gjennom tiltaket trafikksikker fylkeskommune.*
- *De videregående skolene skal være en prioritert og aktiv arena for fylkeskommunens eget trafikksikkerhetsarbeid.*
- *Fylkeskommunens arbeid med trafikksikkerhet skal være basert på kunnskap og kompetanse. Fylkeskommunen skal være en god koordinator og arenabygger for så vel interne prosesser rundt trafikksikkerhet som overfor eksterne aktører. Deling og koordinering av kunnskap er nøkkelord.*

Trafikksikkerhetsstrategien har til hensikt å klargjøre omforente og vedtatte prioriteringer for fylkeskommunens videre arbeid med trafikksikkerhet. Den tydeliggjør utfordringer som må løses gjennom god koordinering. Strategien skal bane vei for koordinerte og målrettede tiltak mellom fylkeskommunens ulike funksjoner og arbeidsprosesser som går både internt og eksternt.

Strategien skal legge til rette for et videre arbeide med å operasjonalisere mål og grep inn i fylkeskommunale handlingsplaner og administrative arbeide.