

**Sammendrag:**

## **Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Statens vegvesens fem regioner**

I 2003 ble de tidligere fylkesvise vegkontorene til Statens vegvesen slått sammen til fem regioner. Under regionvegkontorene ble det opprettet 30 distrikt. Hovedtrekkene i den nye organisasjonen ble vedtatt av Stortinget. I tillegg utarbeidet Vegdirektoratet en del prinsipper for hvordan regionene skulle organisere seg på avdelingsnivå. Under avdelingsnivå ble regionene gitt frihet i organiseringen. Dette har resultert i forskjellige organisasjonsmodeller og ulik benevning av grupper og enheter.

I denne undersøkelsen, som Transportøkonomisk institutt har gjort på oppdrag for Vegdirektoratet, har vi studert trafikksikkerhetsarbeidet i Statens vegvesens fem regioner. Formålet har vært å undersøke:

1. Hvilke likheter og ulikheter er det mellom regionene i hvordan de *arbeider* med trafikksikkerhet?
2. Hvilke likheter og ulikheter er det mellom regionene i hvordan de har *organisert* trafikksikkerhetsarbeidet sitt?
3. Om eventuelle forskjeller i hvordan regionene arbeider med trafikksikkerhet kan forklares med ulike organisatoriske løsninger.

### **Hovedkonklusjoner**

- Det er store forskjeller i hvordan regionene arbeider med trafikksikkerhet og i hvilke tiltak de prioriterer i trafikksikkerhetsarbeidet sitt. Tre regioner klarer ikke å oppnå den reduksjonen i det beregnede antallet drepte eller hardt skadde som den regionale fordelingen av måltallet tilsier. En region oppnår en større beregnet trafikksikkerhetsgevinst enn det regionale måltallet tilsier. Noen regioner klarer å få til store trafikksikkerhetsgevinster ved hjelp av både trafikant- og kjøretøyrettede tiltak og investeringstiltak. Andre regioner ser ut til først og fremst å satse på trafikant- og kjøretøyrettede tiltak når de skal realisere trafikksikkerhetsmålet, mens en tredje region klart har nedprioritert trafikant- og kjøretøyrettede tiltak i trafikksikkerhetsarbeidet sitt. En region legger stor vekt på å utvikle trafikksikkerhetskompetansen til alle medarbeidere i regionen.
- Det er store forskjeller i hvordan regionene har organisert trafikksikkerhetsarbeidet sitt. To regioner legger stor vekt på samordning både på regionvegkontoret og mellom regionvegkontoret og distriktene. En region ser ut til å legge mer vekt på spesialisering enn på samordning. En annen ser ut til å ønske å legge til rette for både samordning og spesialisering, uten at organisa-

---

Rapporten kan bestilles fra:

Transportøkonomisk institutt, Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo

Telefon: 22 57 38 00 Telefax: 22 57 02 90

sjonen framstår som verken særskilt spesialisert eller samordnet, sammenliknet med de andre regionene. En region ser ikke ut til å legge særlig til rette for verken samordning eller spesialisering.

- Vi har også funnet forskjeller i hvordan trafikksikkerhetshensyn er integrert hos medarbeidere i regionen. Tre ulike begrep blir benyttet i studien av hvordan trafikksikkerhetshensyn er integrert. *Virus* innebærer at trafikksikkerhetshensyn er integrert i regionens helhetlige tilnæringsmåte og arbeid. *Oversettelse* betyr at regionen har definert ivaretagelse av trafikksikkerhetshensyn snevrere enn det Vegdirektoratet hadde sett for seg, og for eksempel forstår trafikksikkerhetsarbeid som trafikant- og kjøretøyrettede tiltak. *De-kopling* betyr at enheten som arbeider med trafikksikkerhetshensyn er isolert fra det arbeidet som ellers foregår i regionen.
- Det er ingen klare sammenhenger mellom hvordan regionene har valgt å organisere trafikksikkerhetsarbeidet sitt og hva de faktisk får til av beregnede sikkerhetseffekter. Derimot ser det ut til at de regionene som har maktet å integrere sikkerhetstenkingen i hele organisasjonen, også klarer å oppnå de største sikkerhetsgevinstene, selv om de har valgt ulike måter å organisere trafikksikkerhetsarbeidet sitt på.

## Framgangsmåte

Fordi de fem regionene er svært forskjellige både i hvordan de har organisert trafikksikkerhetsarbeidet (uavhengig variabel) og i hvordan de gjennomfører trafikksikkerhetsarbeidet sitt (avhengig variabel), har vi ikke hatt mulighet til å bruke tradisjonell komparativ metode. Vi har likevel forsøkt å sammenlikne regioner som har felles organisatorisk kjennetegn og se om disse regionene samtidig gjennomfører et likt trafikksikkerhetsarbeid. Innenfor studiens rammer har vi ikke hatt mulighet til å systematisk kontrollere for andre variable, som personlige egenskaper ved nøkkelaktørene eller særskilte kjennetegn ved regionen.

Rapporten bygger for det første på skriftlige kildematerialet fra Vegdirektoratet og regionene samt andre offentlige dokumenter. For det andre har trafikk-sikkerhetskoordinatorerne i de fem regionene gitt viktige bidrag til kvalitetssikring og tolkning av data. De fleste regioner har også utarbeidet et eget notat som gir en oversikt over de viktigste trekkene ved organisasjonen. For det tredje har vi gjennomført dybdeintervju med medarbeidere på ulike nivå i Region nord og øst og i ett eller flere tilhørende distrikt. Rapporten gir derfor en mer utfyllende beskrivelse av trafikksikkerhetsarbeidet i disse to regionene. Informantene har godkjent de direkte eller indirekte sitatene som er gjengitt i rapporten.

## Store forskjeller i trafikksikkerhetsarbeidet

Vi har vurdert regionenes trafikksikkerhetsarbeid ut fra:

1. Regionenes *omtale av trafikksikkerhet i handlingsprogrammet*: Vi har undersøkt hvordan regionene prioriterer trafikksikkerhet framfor andre transportpolitiske mål i handlingsprogrammet, om programmene inneholder en analyse av ulykkessituasjonen og om dette og vurderinger av hvor effektive tiltakene er beregnet å være, har betydning for valg av virkemidler. I tillegg har vi sett på

om regionene i programperioden vil prioritere samarbeid med andre aktører i trafikksikkerhetsarbeidet.

2. Hvilke *beregnete resultater* regionene oppnår i trafikksikkerhetsarbeidet sitt og hvilke *budsjettmessige prioriteringer* de gjør: Vi har brukt enkelte resultatindikatorer som Statens vegvesen har etablert på trafikksikkerhetsområdet, for eksempel hvor stor reduksjon i antall hardt skadde og drepte man forventer at tiltakene gir. Vi har også sett på om regionene har prioritert særskilte trafikksikkerhetstiltak på riksvegnettet, ulykkesreducerende tiltak på ulykkesbelastet riksveg og i hvilken grad trafikksikkerhetstiltak er prioritert innen budsjettpostene for investeringer og for trafikktilsyn, drift og vedlikehold.
3. Om regionene *prioriterer andre tiltak som er relevant* for trafikksikkerhetsarbeidet: Vi har sett om regionene prioriterer kompetansebygging innen trafikksikkerhet, hvordan de har løst ulike utviklingsoppgaver de er blitt tildelt fra Vegdirektoratet, regionenes uttelling på midler til forskning og utvikling innen trafikksikkerhet og såkalte andre trafikksikkerhetstiltak.

Det er ikke store forskjeller i hvordan regionene omtaler trafikksikkerhet på i handlingsprogrammene. Det er likevel noen nyanser. Tre regioner sier de prioriterer trafikksikkerhet framfor andre transportpolitiske mål. Region nord sier eksplisitt at de prioriterer et annet mål, mens Region midt ikke veier trafikksikkerhet opp mot andre mål.

Det er betydelige forskjeller både i hvordan regionene prioriterer trafikksikkerhetstiltak i handlingsprogrammene og i hvilke tiltak de benytter for å oppnå trafikksikkerhetsgevinster. Det er også store forskjeller i hvordan regionene prioriterer kompetansebygging og hvor mye trafikksikkerhetsrelaterte forskningsmidler de får tildelt.

### **Regioner med lav beregnet reduksjon i antallet drepte og hardt skadde**

*Region nord* er den regionen som oppnår den laveste beregnede reduksjonen i antall drepte eller hardt skadde i forhold til det måltallet de ble tildelt. Regionen klarer i liten grad å hente sikkerhetsgevinster ut av *investeringene*. Regionen ser ikke ut til å prioritere trafikksikkerhetstiltak innen investeringsrammen og er den regionen som har avsatt den minste andelen av de fylkesfordelte investeringsmidlene til øvrige riksveger til særskilte trafikksikkerhetstiltak. Region nord henter sin *største trafikksikkerhetsgevinst* fra *trafikanter- og kjøretøyrettede tiltak*. Sammenlignet med de andre, har regionen likevel satt av en lav andel av underpostene til trafikanter og kjøretøy til det som defineres som trafikksikkerhetsrettede tiltak.

Region nord utmerker seg som den regionen som har utviklet flest tiltak rettet mot eller i samarbeid med *eksterne aktører*. Til tross for at Region nord er en liten region har den sammen med Region øst fått tildelt mest midler til trafikksikkerhetsrettet *forskning og utvikling* fra Vegdirektoratet. Det ser derimot ikke ut til at Region nord har prioritert *kompetansebygging*.

*Region midt* oppnår den nest laveste beregnede reduksjonen i antall drepte eller hardt skadde sammenlignet med måltallet. Regionen plasserer seg omtrent ”på midten” når det gjelder å sette av midler innen *investeringsrammen* til særskilte trafikksikkerhetstiltak på det øvrige riksvegnettet. Region midt henter sin *største*

trafikksikkerhetsgevinst fra trafikant- og kjøretøyrettede tiltak og har satt av en stor andel av underpostene til trafikant og kjøretøy til trafikksikkerhetsrettede tiltak.

Region midt har i liten grad å ha tatt egne initiativ til *kompetansebygging* og er den regionen, ved siden av Region vest, som har fått minst midler til trafikksikkerhetsrettet *forskning og utvikling*.

Region vest ligger tett opp til Region midt i å ikke nå målsettingen om beregnet reduksjon i antall drepte og hardt skadde i planperioden. Regionen oppnår den største *trafikksikkerhetsgevinsten* gjennom mindre *investeringstiltak* på det øvrige riksvegnettet og oppnår også stor beregnet reduksjon i antallet drepte og hardt skadde ved hjelp av strekningsvise investeringer på det øvrige riksvegnettet. Regionen oppnår gode resultater gjennom investeringene, til tross for at den, sammenlignet med de andre regionene, setter av den nest laveste andelen av investeringsrammen til særskilte trafikksikkerhetstiltak på det øvrige riksvegnettet. Regionen har – som midt – satt av en stor andel av midlene til *trafikant og kjøretøy* til trafikksikkerhetsrettede tiltak.

Region vest ser ikke ut til å ha utviklet mange egne trafikksikkerhetsrelaterte *kompetansebyggende* tilbud til sine ansatte. Regionen har fått tildelt få midler til trafikksikkerhetsrelatert *forskning og utvikling*. Regionen har imidlertid utviklet noen tiltak rettet mot *eksterne aktører*.

### **Regioner som vil nå måltallet for beregnet reduksjon i antallet drepte og hardt skadde**

Region sør oppnår en beregnet reduksjon i antallet drepte og hardt skadde som ligger tett opp til måltallet. Regionen oppnår de største *trafikksikkerhetsgevinsterne* gjennom de strekningsvise *investeringene* på stamvegnettet og er den regionen som har satt av den største andelen av rammen til særskilte trafikksikkerhetstiltak på de øvrige riksvegnettet. Sør har satt av en liten andel av midlene innen underpostene for trafikant og kjøretøy til trafikksikkerhetsrettede tiltak. Slike tiltak bidrar lite til regionens reduksjon i beregnet antall drepte og hardt skadde.

Denne regionen utmerker seg særlig positivt når det gjelder *kompetansebygging*. Regionen har også ivarettatt den *regionale utviklingsoppgaven* godt og legger vekt på tiltak rettet mot eller i samarbeid med *eksterne aktører*.

Region øst oppnår, som eneste region, en større beregnet reduksjon i antallet drepte eller hardt skadde enn det regionvise måltallet tilsier. Regionen oppnår store *trafikksikkerhetsgevinster* gjennom strekningsvise investeringer og mindre *investeringstiltak på stamvegnettet*. Regionen setter også av en stor andel midler til særskilte trafikksikkerhetstiltak på det øvrige riksvegnettet. Øst henter også store sikkerhetsgevinster fra *trafikant- og kjøretøyrettede tiltak* og setter av en stor andel av disse postene til trafikksikkerhetsrettede tiltak.

Regionen ser ut til å legge vekt på trafikksikkerhetsrettet *forskning og utvikling*, men har ikke tatt særlige egne initiativ til *kompetanseutvikling* eller samarbeid med *eksterne aktører*. Regionen har prioritert den regionale *utviklingsoppgaven* høyt.

## Ulik organisering av trafikksikkerhetsarbeidet

Vi har studert regionenes organisering av trafikksikkerhetsarbeidet ut fra to organisasjonsteoretiske perspektiver. Vi bruker et *strukturelt- instrumentelt* perspektiv for å studere den *formelle* organiseringen. Vi har undersøkt om de ulike regionene legger vekt på faglig spesialisering og samordning av trafikksikkerhetsarbeidet på regionvegkontoret, om regionene legger vekt på styring og samordning av de tilhørende distriktene og hvordan trafikksikkerhetskompetansen mellom region og distrikt er fordelt. Når vi studerer grad av *spesialisering*, ser vi på hvordan regionene har delt opp arbeidsområder i ulike spesialiserte fagenheter og om de legger vekt på å utvikle faglig spesialistkompetanse gjennom ulike faggrupper. Når vi studerer *samordning*, legger vi vekt på om regionene har tverrfaglige trafikksikkerhetsfora (TS-forum), om det er etablert faste samordningsrutiner i budsjettarbeidet i arbeidet med handlingsprogrammet og om regionen har utnevnt egen trafikksikkerhetskoordinator (TS-koordinator) med ansvar for å samordne trafikksikkerhetsarbeidet i regionen.

Vi bruker et *kulturelt- institusjonelt* perspektiv for å studere hvordan trafikksikkerhetshensyn er *integrert* i organisasjonen på tvers av arbeidsdeling og organisatoriske skiller. Vi bruker begreper som *virus*, *oversettelse* og *dekopling*. Virus er her en positiv term, og innebærer at trafikksikkerhetshensyn påvirker rutiner, prosedyrer og forståelser i alt arbeid i organisasjonen. Oversettelse betyr at trafikksikkerhetshensyn blir fortolket på en snevrere måte enn det Vegdirektoratet legger opp til. Når trafikksikkerhetshensyn er dekoplet, vil regionen gi skinn av å ivareta trafikksikkerhetshensyn, men i virkeligheten fortsetter aktørene med "business as usual". Om det etableres en enhet som skal ivareta trafikksikkerhetshensyn, blir den holdt isolert fra virksomheten i resten av organisasjonen.

### Ulik grad av spesialisering og samordning

Region øst og vest er de regionene som legger størst vekt på faglig *spesialisering*. Begge regionene har etablert en rekke faglige nettverk. Region øst har i større grad delt opp arbeidsområder i spesialiserte fagenheter. Region sør og midt ser ut til å legge mindre vekt på faglig spesialisering.

Region sør, nord og vest ser ut til å legge til rette for *samordning* innad på *regionvegkontoret*. De har opprettet TS-forum og de har utnevnt TS-koordinatorer som har samordningsansvar og som deltar i arbeidet med handlingsprogram og budsjett. Region øst og midt ser ut til å legge større vekt på linjeorganisasjon enn samordning.

Region nord og sør ser ut til å benytte TS-forum og TS-koordinatorer også til å gi regionvegkontoret innflytelse over arbeidet i *distriktene* og til å legge til rette for *samordning* mellom distriktene (vertikal samordning). I Region øst og i Region vest er mye av trafikksikkerhetskompetansen plassert ute i distriktene. I øst kan dette forklares med at store distrikt har mulighet til å spesialisere seg innenfor ulike fagområder. I vest er en rekke av medarbeiderne ved regionvegkontoret fysisk plassert ute i distriktene.

Region midt ser ikke ut til å legge stor vekt verken på faglig spesialisering eller på å legge til rette for samordning.

## Ulik formell organisering kan ha betydning, men forklarer lite

Det er ikke slik at de regionene som har valgt en lik organisering også gjennomfører et likt trafikksikkerhetsarbeid. Det er ikke større likheter i trafikksikkerhetsarbeidet mellom Region øst og vest, som begge legger vekt på faglig spesialisering, enn det er mellom disse regionene og de øvrige. På samme måte ser det ikke ut til at samordning på regionvegkontoret eller mellom regionvegkontoret og distriktene entydig fører til at disse regionene (nord og sør) legger vekt på andre prioriteringer enn de øvrige regionene. Det ser likevel ut til at et høyt aktivitetsnivå overfor det eksterne miljøet opptrer sammen med samordning mellom region og distrikt.

Dette betyr ikke nødvendigvis at organisering er uten betydning for trafikksikkerhetsarbeidet, men sammenhengen mellom henholdsvis samordning og spesialisering på den ene siden og trafikksikkerhetsarbeidet på den andre er ikke entydig.

De to regionene som legger mest vekt på henholdsvis samordning og spesialisering ser også ut til å gjennomføre det beste trafikksikkerhetsarbeidet i henhold til de kriteriene vi har brukt.

Region sør er den regionen som ser ut til å legge størst vekt på å *samordne* trafikksikkerhetsarbeidet både på regionvegkontoret og i de tilhørende distrikt. Sør er samtidig den regionen som satser mest på kompetansebygging, og regionen har god uttelling på de fleste trafikksikkerhetsindikatorene. Det ser altså ut til at sør henter positive gevinster av sin vektlegging av samordning.

Region øst er den regionen som legger størst vekt på faglig *spesialisering*. Regionen har samtidig best samlet uttelling på trafikksikkerhetsindikatorene og oppnår en beregnet reduksjon i antallet drepte og hardt skadde som ligger over det regionale måltallet. Det ser altså ut til at Region øst henter ut positive gevinster av sin faglige spesialisering.

Region Vest har ambisjoner om å få til *både* faglig spesialisering og samordning og ser ut til å lykkes "halvvegs" med begge deler. Region vest scorer samtidig middels i forhold til de andre regionene på flere av trafikksikkerhetsindikatorene.

Sammenliknet med de andre regionene ser det ikke ut til at Region midt legger vekt på *verken* faglig spesialisering *eller* samordning. Region midt ligger samtidig godt under måltallet for beregnet reduksjon i antall drepte eller hardt skadde, og regionen legger relativt liten vekt på kompetansebygging. Den regionen som *verken* vektlegger samordning *eller* faglig spesialisering får altså dårligere resultater enn de regionene som enten satser på det ene eller det andre eller legger vekt på både spesialisering og samordning.

I likhet med Region sør, legger Region nord vekt på samordning. Likevel plasserer Region nord seg nesten i den motsatte enden av skalaen når det gjelder gjennomføring av trafikksikkerhetsarbeidet. Region nord scorer lavt på en rekke av trafikksikkerhetsindikatorene og ser heller ikke så ut til å satse på trafikk-sikkerhetsrelatert kompetansebygging.

Nord har en rekke organisatoriske kjennetegn som vi i utgangspunktet regnet med skulle være positive for trafikksikkerhetsarbeidet. Regionen har TS-koordinatorer og et TS-forum med mandat å samordne trafikksikkerhetsarbeidet. TS-koordinatorer deltar også aktivt i arbeidet med handlingsprogrammet. Samtidig har Region

nord lavest beregnet reduksjon i antall drepte eller hardt skadde i forhold til måltallet.

Grad av samordning og spesialisering kan ha innvirkning på det arbeidet som utføres, men kan altså ikke alene forklare forskjeller i trafikksikkerhetsarbeidet.

## **Integrering av trafikksikkerhetshensyn en viktig faktor**

Vi har tolket integrering av trafikksikkerhetshensyn til i hvilken grad de medarbeiderne som er tillagt et særskilt trafikksikkerhetsansvar har kontakt med og innflytelse over øvrige aktiviteter i regionen. Selv om de medarbeiderne som er definert som trafikksikkerhetsmedarbeidere ikke har mye kontakt med resten av organisasjonen, kan det allikevel eksistere en sterk trafikksikkerhetsmentalitet hos andre medarbeidere i regionen.

Integreringen av trafikksikkerhetshensyn har tatt ulike former innenfor hver enkelt region. Man kan ikke si at i én region er trafikksikkerhetshensyn fullstendig integrert, som virus, mens i en annen region er det fullstendig dekoplet.

Alt i alt ser det likevel ut til at integrering av trafikksikkerhetshensyn har stor betydning for trafikksikkerhetsarbeidet. De to regionene som scorer best på trafikksikkerhetsindikatorerne har begge dette kjennetegnet, selv om de har valgt hver sine organisatoriske løsninger. Den regionen som ser ut til å ha oversatt trafikksikkerhetsarbeid til å omfatte en mer begrenset del av vegvesenets arbeidsområde enn det Vegdirektoratet legger til grunn, scorer gjennomgående lavere enn de andre regionene, til tross for at regionen har visse organisatoriske fellestrekk med en av de regionene som scorer høyt. Det ser også ut til at dekopling har en negativ virkning på trafikksikkerhetsarbeidet, og at denne tendensen blir tydeligere jo sterkere dekoplingen er.

*Region sør og øst* ser ut til å ha integrert trafikksikkerhetshensyn i hele organisasjonen (*virus*). Disse to regionene er samtidig de regionene som oppnår den største beregnede reduksjonen i antallet drepte og hardt skadde i forhold til måltallet.

Trafikksikkerhetshensyn ser ut til å ha ”satt seg” i Region øst *til tross for* at trafikksikkerhetsmedarbeidere på regionvegkontoret i liten grad ser på seg selv som pådrivere overfor andre enheter på regionvegkontoret eller overfor distriktene. I region sør faller integrering av trafikksikkerhetshensyn *sammen med* et aktivt pådriverarbeid fra regionvegkontorets trafikksikkerhetsarbeidere og en bevisst satsing på sikkerhetsopplæring av alle ansatte.

Vi har ut fra vårt materiale ikke grunnlag for å si hvordan viruset har oppstått. Det er likevel nærliggende å tro at vektlegging av trafikksikkerhetshensyn i Region øst kan være en arv fra gammel organisasjon. Dette kan også være tilfelle i Region sør, men man kan også anta at sikkerhetsopplæring og samordning skaper en god grobunn for integrering av trafikksikkerhetsarbeidet.

*Region nord* ser ut til å ha *oversatt* trafikksikkerhetsarbeid til først og fremst å omfatte trafikant- og kjøretøyrettede tiltak, og særlig til kampanjevirkosomhet. Regionen prioriterer i liten grad trafikksikkerhetssatsing innenfor andre budsjettposter og aktiviteter. I likhet mer Region sør legger Region nord vekt på samordning, men denne samordningen ser altså ut til først og fremst å dreie seg om kampanjevirkosomhet og de tiltakene som hører inn under trafikant- og kjøretøy-

området. Dermed lykkes ikke Region nord i å hente særlig positive sikkerhetsgevinster ut av samordningen.

*Region midt* og *vest* har visse trekk av *dekopling*. Region vest har et bredt sammensatt Nettverk nullvisjon, men uten representanter på ledernivå verken fra regionvegkontoret eller fra distriktene. Region midt har ikke TS-forum og trafikksikkerhetsmedarbeiderne synes ikke å ha særlig innvirkning på den øvrige aktiviteten i regionen. Begge disse regionen oppnår en lavere beregnet reduksjon i antallet drepte eller hardt skadde i forhold til måltallet enn hva sør og øst gjør. Region midt har klarere trekk av dekopling enn Region vest, og scorer generelt lavere på indikatorene enn vest.

## Vekselvirkning mellom formell organisering og integrering

Vi antar ut fra dette at det kan være en vekselvirkning mellom formell organisering og integrering av trafikksikkerhetshensyn:

- ❑ I de regionene hvor trafikksikkerhetshensyn har satt seg i hele organisasjonen (som et virus), har grad av samordning og spesialisering mindre betydning for trafikksikkerhetsarbeidet. De ulike medarbeiderne vil likevel ivareta trafikksikkerhetshensyn innenfor sine arbeidsområder.
- ❑ Aktive trafikksikkerhetskoordinatorer og et sterkt trafikksikkerhetsforum samt vektlegging av kompetansebygging kan gi grobunn for integrering av trafikksikkerhetshensyn og dermed for et bredt trafikksikkerhetsarbeid.
- ❑ Hvis trafikksikkerhet blir oversatt til å dreie seg om snevre deler av vegvesenets ansvarsområde (eks til kampanjearbeid eller kun det som angår trafikant- og kjøretøyområdet), vil en aktiv samordning i regionen ha mindre betydning for trafikksikkerhetsarbeidet totalt sett.

Region sør legger større vekt på samordning og kompetansebygging enn Region øst. Region øst legger større vekt på spesialisering og scorer bedre på flere av trafikksikkerhetsindikatorene enn Region sør. Likevel etterlyser medarbeidere i Region øst en mer aktiv pådriverrolle fra regionvegkontorets side. Det kan tenkes at Region øst kan oppnå enda bedre resultater om den legger mer vekt på samordning og kompetansebygging. Det nye mandatet til TS-forum i Region øst kan tyde på at regionen framover vil legge mer vekt på samordning. Samtidig kan det tenkes at økt vektlegging av faglig spesialisering kan gi positive virkninger for trafikksikkerhetsarbeidet i Region sør.