

Sammendrag:

Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Statens vegvesens fem regioner - Sammendragsrapport

På oppdrag for Vegdirektoratet har Transportøkonomisk institutt gjennomført en studie av trafikksikkerhetsarbeidet i Statens vegvesens fem regioner (Se TØI-rapport 831/2006). Hovedproblemstillingen i dette evalueringsprosjektet var:

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.

Denne rapporten er en sammendragsrapport som sammenfatter de viktigste funnene som ble gjort i TØI-rapport 831/2006. Vi henviser til hovedrapporten for et komplett kildemateriale og mer utfyllende beskrivelser.

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. Region nord og sør legger stor vekt på samordning både på regionvegkontoret og mellom regionvegkontoret og distriktene. Region øst ser ut til å legge mer vekt på spesialisering enn på samordning. Region vest ser ut til å ønske å legge til rette for både samordning og spesialisering, uten at organisasjonen framstår som verken særskilt spesialisert eller samordnet, sammenlignet med de andre regionene.

Region midt 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. *Dekopling* betyr at enheten som arbeider med trafikksikkerhetshensyn er isolert fra det arbeidet som ellers foregår i regionen. Det ser ut til at trafikksikkerhetshensyn er best integrert hos medarbeiderne i Region sør og øst, mens Region nord ser ut til å ha oversatt trafikksikkerhetshensyn til hovedsakelig å omfatte trafikant- og kjøretøyrettede tiltak.
- 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 sikkerhetstenkningen i hele organisasjonen, også klarer å oppnå de største sikkerhetsgevinstene, selv om de har valgt ulike måter å organisere trafikksikkerhetsarbeidet sitt på.

Vekselvirkning mellom formell organisering og integrering

Vi antar ut fra disse konklusjonene 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 trafikksikkerhetsindikatorne 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.