

Sammendrag:

Evaluering av Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer Delrapport 4: Prosessevaluering

Bakgrunn og formål

En visjon om null drepte og null alvorlig skadde i trafikken ble utviklet i Sverige på midten av 1990-tallet. Statens vegvesen i Norge har en visjon om et framtidig veisystem der ingen blir drept eller varig skadd. Denne visjonen, kalt Nullvisjonen, er forankret i Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015. I forbindelse med Nullvisjonen har Statens vegvesen gjennomført et omfattende demonstrasjonsprosjekt i Lillehammerområdet, inspirert av "Nollvisionslingen" i Trollhättan i Sverige. Prosjektet kalt "Trafikksikkerhet Lillehammer – med nullvisjon i sikte" startet i 2003 og ble avsluttet i 2006. Prosjektet skulle løse et trafikkulykkesproblem på E6 mellom Lillehammer og Øyer. Samtidig skulle det vise hvordan man ved hjelp av en del samordnede tiltak i et større geografisk område kan påvirke ulykkessituasjonen. Resultatene fra prosjektet skulle også være en inspirasjonskilde for andre deler av landet. I prosjektet er det gjennomført tiltak rettet mot veiene, mot kjøretøy og mot trafikantene.

Denne rapporten beskriver en prosessevaluering av Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer, og skal vise i hvilken grad de overordnede målene er nådd og om prosessen i prosjektet har vært hensiktsmessig eller ikke for å nå målene.

Metode

Prosessevalueringen er utført ved kvalitativ analyse av dokumenter og intervjuer med informanter med tilknytning til Nullvisjonsprosjektet. I tillegg er medieinnslag analysert, og resultater fra en beboer- og trafikantundersøkelse er brukt.

Mål med Nullvisjonsprosjektet

Som nevnt over var målene å løse et lokalt ulykkesproblem, vise hvordan samordnede tiltak kan påvirke ulykkessituasjonen i et større område og være en inspirasjonskilde for resten av landet. Målene er imidlertid uttrykt forskjellig i forskjellige dokumenter og til forskjellige tider. Det ville antakelig ha vært enklere for dem som arbeidet i prosjektet om målene hadde vært enklere og mer enhetlig formulert. Det er til dels motsetning mellom noen av målene, som å løse

et lokalt ulykkesproblem, prøve ut nye tiltak og vise hva som er mulig med enkle midler.

Det andre målet ”å vise hvordan man med samordnede tiltak kan påvirke ulykkessituasjonen i et større geografisk område, altså en regional effekt”, er såpass upresist formulert, at det er vanskelig å vurdere grad av måloppnåelse.

Målene for Nullvisjonsprosjektet, uansett formuleringer, stemmer godt overens med målene for Statens vegvesen. Det var varierende grad av tilfredshet med målene blant informantene, men informantene var tilfreds med samsvar mellom mål og midler.

Måloppnåelse

Lokal ulykkesmål

Perioden etter gjennomføring av tiltak har vært for kort til å si med sikkerhet om reduksjonen i alvorlige ulykker på den aktuelle strekningen vil være varig. At det ikke har vært alvorlige ulykker i perioden 2005 til juni 2007 er likevel en tydelig indikasjon på at ulykkesproblemet langt på vei er løst. Resultater vist på relevante indikatorer som lavere fart, støtter opp om dette.

Regional effekt

Veitiltakene synes å ha god virkning på ulykkessituasjon der de er gjennomført, både på stamvei, fylkesvei og i byområdet. De valgte kjøretøytiltakene, som var demonstrasjon i liten skala, kunne ikke ha noen direkte effekt på ulykker. Evalueringen av trafikanttiltakene gir ikke grunnlag for entydige konklusjoner om hva som vil ha betydning for ulykkessituasjonen og hvordan effekten vil være. Dersom målet om regional effekt tolkes som at det skal vises at ulykkessituasjonen i et større område er påvirket i en viss grad, er målet i liten grad oppnådd. Tolkes målet som at det skal vises hvilke tiltak som kan brukes for å påvirke ulykkessituasjonen, er målet oppnådd i rimelig grad

Inspirasjon til andre deler av landet

Medieanalysen, intervjuene og rapporten om trafikanttiltakene tyder på at målet ”at demonstrasjonsprosjektet skulle være en inspirasjonskilde for resten av landet” er oppnådd i vesentlig grad. Dette er basert på at prosjektet har fått godt gjennomslag i media utenfor Lillehammer-området og på mange eksempler på videreføring av tiltakene andre steder og i andre sammenhenger.

Valg av tiltak og virkemidler

Veitiltakene har sterk sammenheng med ulykkesmålet og inspirasjonsmålet, mens sammenheng med målet om regional effekt avhenger av tolkningen av dette målet. Kjøretøytiltakene har middels sammenheng med inspirasjonsmålet, men svak sammenheng med de to andre målene. Trafikanttiltakene har sterk

sammenheng med inspirasjonsmålet, men svak sammenheng med de to andre målene. Nedenfor er dette vist skjematisk i en tabell:

Tabell S.1: Sammenheng mellom mål og tiltak

Mål \ Tiltak	Veitiltak	Kjøretøytiltak	Trafikanttiltak
Ulykkesmål	Sterk	Svak	Svak
Regional effekt	?*	?*	?*
Inspirasjon for landet	Sterk	Middels	Sterk

*Regional effekt av veitiltak avhenger av tolkning av målet
TØI-rapport 894/2007

Det ser altså ut til at det kunne ha vært noe bedre samsvar mellom mål og tiltak, noe som til dels kan skyldes det store antallet mål, hensikter, mandat og premisser som er beskrevet i ulike dokumenter. Til dels kan dette også skyldes motsetning mellom de ulike målene.

Gjennomføring av tiltak

Veitiltakene fikk halvparten av de bevilgede 100 millioner kroner, mens kjøretøytiltak fikk 10 millioner, trafikanttiltak 15 millioner og kommunikasjonstiltak og kommunikasjonssenter også fikk 15 millioner. *Veitiltakene* er stort sett godt gjennomført, men Nullvisjonssløyfa ble kortere enn planlagt og friteksttavlene fungerte ikke. *Kjøretøytiltakene* ble gjennomført i noe begrenset grad. Av *trafikanttiltakene* ble polititiltakene gjennomført i liten grad, og streknings-ATK* ble kun en teknisk utprøving. Opplæring for barn og ungdom, samt tilpasset føreropplæring ble gjennomført i stor grad. Som teknisk utprøving må streknings-ATK likevel regnes som vellykket og nødvendig for videre utredning av dette tiltaket. En full praktisk utprøving av streknings-ATK kunne imidlertid ha gitt enda mer kunnskap som kunne ha kommet til nytte i prosessen fram mot å ta streknings-ATK i bruk mot trafikkulykker. Personvern hensyn var viktigste hindring for full praktisk utprøving. Det er derfor et viktig spørsmål hva som skal til for å få til dette.

Rammebetingelser

De økonomiske ressursene, 100 millioner kroner totalt, synes å ha vært tilstrekkelig for å nå målene. Mennesker, lokaler og utstyr synes også å ha fungert bra. Til tross for at prosjektet ble utvidet med ett år, peker likevel tid seg ut som en begrensning. Det er særlig offentlige rutiner for grunnverv og anskaffelser av utstyr som har vært mer tidkrevende enn antatt.

* Streknings-ATK, dvs. automatisk farts kontroll over en strekning, er noen steder regnet som trafikanttiltak og andre steder som veitiltak

Organisering

Prosjektet synes å være for tungt organisert i starten og hadde noe utydelig mandat. Dette ble strammet inn omtrent et år etter start. Aktørene i prosjektet synes å ha vært de riktige, og eksternt samarbeid ser ut til å ha fungert bra, men helsesektoren og de to kommunene utenom Lillehammer kunne ha vært trukket mer inn.

Konklusjon

De mange og ulike formuleringene av målene kan ha gjort samsvar mellom mål og midler svakere enn ønskelig. I hovedsak må likevel prosjektet bedømmes som vellykket, i og med at to hovedmål, å løse et lokalt ulykkesproblem og være inspirasjon for resten av landet, synes å være oppnådd i rimelig grad. Oppnåelse av målet om regional effekt avhenger av tolkning av målformuleringen.

Veiltakene synes å ha vært mest effektive av de tre tiltakstypene i bidrag til måloppnåelse. Det er rimelig siden veiltakene fikk halvparten av bevilgningen til Nullvisjonsprosjektet. Selv om ikke alle vedtatte tiltak er gjennomført eller har bidratt til måloppnåelse, kan ikke disse tiltakene uten videre regnes som mislykkede. Hensikten med et prøveprosjekt er nettopp å prøve ut nye ting, noe som innebærer en risiko for å mislykkes. Det er vesentlig bedre å møte problemer og lære av dem i et prøveprosjekt enn å gjøre det samme i gjennomføring av tiltak i full skala.

En erfaring fra prosjektet er at det bør legges vekt på grundig og realistisk planlegging. En annen erfaring er at en enklere målstruktur og mer presis målformulering kan gjøre det lettere å velge tiltak som har klar sammenheng med målene. En enklere organisasjonsform og bedre informasjon til alle deltakere i et prøveprosjekt, kan bidra til at prosjektarbeidet glir lettere.

Den viktigste erfaringen fra prosjektet er likevel at prøveprosjekter kan være nyttige for å få erfaring med nye tiltak, vise hvordan slike tiltak kan brukes i et større område og gi inspirasjon og engasjement til folk som arbeider innen et felt. I tillegg kan altså et lokalt ulykkesproblem løses.