

SAK 16/12 VIDARE ARBEID YRAFIKKTRYGGLEIK HALLINGDAL

Saksopplysning

Prosjektet Trafikktryggleik Hallingdal starta i januar 2007, med ein planlagt prosjektperiode på 3 år. Frå februar 2007 har prosjektet hatt fast tilsett prosjektleiar.

Med bakgrunn i sak 34/09 i Regionrådet, vart det bestemt at Trafikktryggleik Hallingdal skulle vidareførast i 2 nye år (2010 – 2011). Med bakgrunn i avtale med prosjektleiar Knut Erik Jetlund er prosjektperioden forlenga ut mai 2012.

I forhold til gjennomførte tiltak og handlingsplan kan det studerast nærare i vedlegg 1. Det er utan tvil slik at Trafikktryggleik Hallingdal har vore eit svært vellukka prosjekt. Spørsmålet no er om Trafikktryggleik Hallingdal skal avsluttast, eller om det skal vidareførast i ei eller annan form.

Regionrådet for Hallingdal har hatt spesiell fokus på samferdsel gjennom mange år og lagt strategiar for den samferdselspolitikken regionen bør føre. Trafikktryggleik har også vore eit svært viktig tema, men har nok ikkje alltid fått like mykje merksemd som t.d. planar for nye utbyggingsprosjekt. Då Regionrådet starta eit eige samarbeidsprosjekt for å setja trafikktryggleik i Hallingdal på dagsorden, var dette fyrst og fremst ut frå ei erkjenning om at det var altfor mange og alvorlege ulykker, spesielt på Rv7 og Rv52.

Prosjektet Trafikktryggleik Hallingdal har hatt særleg fokus på desse to vegane i Hallingdal. Men prosjektet har også hatt som målsetting å stimulere trafikktryggleiken i alle kommunane i Hallingdal.

Statistikken i Hallingdal har vore skremmande med 14 drepne og hardt skadde i snitt pr. år frå 1991 – 2006, på Rv7/Rv52 i Hallingdal, ein vekstrekning som er 22 mil!! Utan tvil var dette ein av dei verste vegstrekningane i Norge.

Målsettinga for Trafikktryggleik Hallingdal var svært ambisiøs; I løpet av tre år halvere talet på ulykker med drepne og hardt skadde. Med ei slik målsetting ville me nærme oss nivået på drepne og hardt skadde på tilsvarande vegar.

Trafikktryggleik Hallingdal har etter 5 år oppsiktsvekkjande resultat. **Der snitt på drepne og hardt skadde no er 4,3 pr. år.**

I tillegg til konkrete målbare tal har utan tvil Trafikktryggleik Hallingdal vore ein sterk bidragsytar i forhold til haldningsskapande arbeid relatert til konkrete målgrupper. Prosjektet har òg vore ein indirekte bidragsytar for auka kontrollverksemd og gjennomføring av konkrete vegtiltak. Med prosjektet som pådrivar vil også alle kommunane i Hallingdal har fått sine trafikktryggleiksplanar.

Trafikktryggleiksarbeidet kan grovt delast i følgjande kategoriar:

- Veg
- Køyretøy
- Trafikant

Trafikktryggleik Hallingdal har arbeid med følgjande hovudfokus:

- Haldningsskapande arbeid
- Utbetring av vegstrekningar
- Kontroll

Arbeidet er m.a. prioritert ut frå djubdeanalyser av ulykker på Rv7/Rv52.

Nyare forskning syner klart at betre infrastruktur reduserar skaderisiko for alle bilistar. Statens vegvesen Region Sør utførte djubdeanalyser for 2010, der resultatet syner slik fordeling av tiltak som kunne forhindra dødsulykker i 2010:



M.a.o. dersom styresmaktene og kjøretøyindustrien tek sitt ansvar ville over 80% av dei omkome kunne vore redde.

Ein fersk rapport frå Transportøkonomisk institutt (TØI), «Risiko i veitrafikken 2009- 10» konkludera med det same. Det er fysisk betre vegar og midtdelarar som fyrst og fremst reddar liv på vegane. I rapporten er det lista opp følgjande avgjerande moment:

- Kontinuerlege utbetringar av vegnettet
- Fjerne farlege kryss
- Omkøyringsvegar rundt byar og tettstadar
- Bygge fysiske midtdelarar, vegrekkverk
- Rydding langs vegane

Verdien av haldningskampanjar og endra åtferd er tona ned.

Ei eventuell vidareføring av Trafikktryggleik Hallingdal kan vurderast ut frå følgjande tilnærming:

- Trafikktryggleik Hallingdal har meir å tilføre i forhold til å utvikle trafikktryggleik i Hallingdal.
- Pr. i dag er det ikkje noko system som kan vidareføre arbeidet til Trafikktryggleik Hallingdal.

Det er sett på følgjande aktuelle alternative modellar for vidareføring av Trafikktryggleik Hallingdal:

1. Halde fram som prosjekt i regi av Regionrådet i x antal år.
2. Vidareføre Trafikktryggleik Hallingdal som eit prioritert arbeidsområde i Regionrådet for Hallingdal
3. Få Trafikktryggleik Hallingdal inn som eit eige satsingsområde i Buskerud fylkeskommune sitt trafikktryggleiksutval (FTU). Utgangspunktet her er FTU si oppgåve med å samordne trafikktryggleiksarbeidet i fylket, og at FTU her tek eit spesielt ansvar for vidareføring av definerte aktivitetar, som til no er gjennomført i regi av Trafikktryggleik Hallingdal. Til orientering sit 4 av medlemmene i FTU også i styringsgruppa for Trafikktryggleik Hallingdal.
4. Få Trafikktryggleik Hallingdal inn som eit eige satsingsområde i Buskerud fylkeskommune sitt trafikktryggleiksutval (FTU). Føresetnaden kan vera at Regionrådet for Hallingdal framleis tek eit delansvar. Ein modell kan t.d, vera at trafikktryggleik blir ein del av partnerskapsavtala med Buskerud fylkeskommune.

Vurdering

Trafikktryggleik Hallingdal er utan eit vellykka tiltak, der det kan sjå ut som om nokre føresetnadar har vore med å gje prosjektet både forankring og svært positive resultat, som t.d.:

- Lokalt initiert prosjekt som har skapt engasjement
- God lokal forankring
- ”Alle” aktørane er med (Svv, TT, UP, lokalt politi, forsikring, regionen/kommunane). Ingen ”profesjonskamp”.
- Ekstra innsats, spesielt frå UP.
- Svært godt samarbeid med media (lokalt)
- Ubyråkratisk, handlekraftig styringsgruppe
- Klart definert prosjekt, Rv7 og Rv52
- Grundig analyse av ulykker i framkant med målretta aktivitetar
- Auka kontrollverksemd, haldningsskapande arbeid mot utvalte målgruppe

I tillegg har me hatt ein prosjektleiar som både skjønar seg på media, byggjer gode alliansar og er systematisk og målretta.

Dagleg leiar er ikkje i tvil om at Trafikktryggleik Hallingdal er eit viktig bidrag innan eit svært alvorleg fagområde, der Hallingdal har vore sterkt overrepresentert i alvorlege trafikkulykker.

Sjølv om det er betre infrastruktur som gjev størst gevinst og som redusera skaderisikoen for alle bilister, vil også haldningsskapande arbeid vera rimelege investeringar i tillegg til kontrollverksemd. Men i ei vidareføring av trafikktryggleiksarbeidet kan det hende det skal setjast endå større fokus på vegen.

Ei vidareføring av Trafikktryggleik Hallingdal som prosjekt etter alt.1 ser likevel ikkje dagleg leiar som eit godt alternativ. Fyrst og fremst fordi prosjektet har vara $3 + 2\frac{1}{2}$ år og då bør det vera meir naturleg å vurdere avslutning eller at prosjektet kjem over i ei «driftsfase».

Ei vidareføring av Trafikktryggleik Hallingdal som eit prioritert arbeidsområde i Regionrådet for Hallingdal (alt.2), utan at nokon person har dette arbeidet som ei hovudoppgåve, ser dagleg leiar som lite relevant. Skal dette alternativet ha nokon slagkraft må det avsetjast ressursar eller kjøpast inn, slik at det er kontinuitet og driv i arbeidet.

Alt. 3 og 4 der Buskerud fylkeskommune sitt trafikktryggleiksutval (FTU) tek eit spesielt ansvar eller delansvar for vidareføring av Trafikktryggleik Hallingdal er drøfta, utan at det er teke standpunkt eller gjort konkrete vedtak. Ut frå Regionrådet sitt vedtak må det eventuelt gjennomførast nærare drøftingar.

Etter dagleg leiar sitt syn er her alt. 4, der Regionrådet for Hallingdal framleis tek eit delansvar det mest aktuelle. Fyrst og fremst ut frå trua på at lokal forankring og engasjement er svært viktig i denne type arbeid.

Ut frå dette meiner dagleg leiar det er tre aktuelle løysingar:

Alt. 0 Avslutte Trafikktryggleik Hallingdal

Alt. 2 Vidareføre Trafikktryggleik Hallingdal som eit prioritert arbeidsområde i Regionrådet for Hallingdal.

Alt. 4 Få Trafikktryggleik Hallingdal inn som eit eige satsingsområde i Buskerud fylkeskommune sitt trafikktryggleiksutval (FTU). Føresetnaden er at Regionrådet for

Hallingdal framleis tek eit delansvar. Ein modell kan t.d, vera at trafikktryggleik blir ein del av partnerskapsavtala med Buskerud fylkeskommune.

Etter dagleg leiar sitt syn har Trafikktryggleik Hallingdal meir å tilføre i forhold til å utvikle trafikktryggleik i Hallingdal, og arbeidet er meir eller mindre evigvarande. Dagleg leiar har og tru på verdien av eit lokalt eigarskap og engasjement. Samstundes har Buskerud fylkeskommune kompetanse og ei organisering i forhold til trafikktryggleiksarbeid. Ut frå dette vil dagleg leiar rå til at det blir arbeidd vidare med ein modell der Trafikktryggleik Hallingdal blir ein del av partnerskapsavtala med Buskerud fylkeskommune. Dette vil vera ei vidareutvikling av partnerskapet, samstundes som det vil vera nybrottsarbeid i forhold til utvikling og samspel av trafikktryggleiksarbeid på regionalt og lokalt nivå. Det bør og setjast av midlar i Regionrådet sitt budsjett til kjøp av tenester, i storleik kr. 100.000 pr. år. I tillegg bør det vera ei eigen arbeidsgruppe/styringsgruppe for Regionrådet sitt engasjement. Denne bør vera breitt samansett som i dag.

Forslag til vedtak:

1. Regionrådet for Hallingdal ser at Trafikktryggleik Hallingdal er eit prosjekt som kan syne til svært gode resultat. Regionrådet meiner prosjektet har meir å tilføre i forhold til å utvikle trafikktryggleik i Hallingdal.
2. Regionrådet for Hallingdal ynskjer å få Trafikktryggleik Hallingdal inn som eit eige satsingsområde i Buskerud fylkeskommune sitt trafikktryggleiksarbeid, i regi av FTU. Regionrådet for Hallingdal ynskjer å ta eit delansvar i det vidare arbeidet og ber Buskerud fylkeskommune vurdere arbeidet med trafikktryggleik, som ein del av partnerskapsavtala med Buskerud fylkeskommune.
3. For 2012 løyver Regionrådet for Hallingdal kr. 50.000 til vidareføring av Trafikktryggleik Hallingdal.
4. Dagleg leiar får i oppgåve å avklare Buskerud fylkeskommune sitt engasjement i vidareføring av Trafikktryggleik Hallingdal.
5. Arbeidsgruppe for Trafikktryggleik Hallingdal blir sett ned, etter at avklaring med Buskerud fylkeskommune er gjort.

Ål 16.5.2012

Knut Arne Gurigard
Dagleg leiar

Vedlegg: Trafikktryggleik Hallingdal, Handlingsplan 2010 – 2011

Sjå og: www.trafikktryggleik.no