

Evaluering af trafikikkerhedsrevision

Giver det stadig god mening at bruge tid og ressourcer på trafikikkerhedsrevisioner i Danmark og kan systemet forbedres? Disse spørgsmål besvares gennem indlægget.

Via Trafik og Transportøkonomisk institutt (Norge) har for Vejregelgruppen for Trafikkerhed foretaget en ny evaluering af trafikikkerhedsrevision i Danmark. Formålet med evalueringen er at undersøge om trafikikkerhedsrevision fortsat er rentabelt, og undersøge brugernes holdning til systemet. Seneste evaluering blev gennemført i 2003.

Evalueringen er gennemført som en effektundersøgelse af gennemførte trafikikkerhedsrevisioner i Danmark og en spørgeskemaundersøgelse blandt revisorer, projekterende og bygherrer.

Effektundersøgelse

Effektvurderingen er foretaget af et bredt og repræsentativt udsnit af trafikikkerhedsrevisioner i Danmark. De omfatter så vidt muligt: Alle revisionstrin (1-5), store, mellemstore og mindre projekter, hele landet (geografisk spredning), forskellige revisorer (fra forskellige kommuner, firmaer, vejcentre mv.), stats- og kommuneveje, by og land, eksisterende samt nye veje mv. I alt indgår der 28 revisioner i analysen.

Selve effektvurderingen er gennemført som en med-uden evaluering. Det vil sige, hvor mange personskadeuheld vil der være, uden at revisionen blev gennemført, sammenlignet med, hvor mange personskadeuheld vil der være, når revisionen er gennemført, og tiltag/løsningsforslag er implementeret.

Benefits omfatter udelukkende besparelse i personskadeuheld, mens der på omkostningssiden indgår tidsforbrug for revisor og projekterende samt ændrede anlægsomkostninger.

Evalueringen viser, at trafikikkerhedsrevision stadig er et godt og rentabelt virkemiddel til at reducere antallet af uheld i Danmark.

De 28 revisioner estimeres at give en samlet årlig besparelse i personskadeuheld på ca. 14 % svarende til en samlet reduktion på ca. 2,2 personskadeuheld. I alle revisioner er der fundet en besparelse. Denne varierer fra 5,7 % til 46,8 %.

De samlede omkostninger ved revisionen udgør ca. i alt 0,3 % af de samlede anlægsomkostninger. Tallet varierer fra 0,04 % til 19 %. Ses der kun på de 25 mindre og mellemstore projekter udgør de samlede omkostninger til revisionen ca. 1,5 %. Tidsomkostningerne udgør 0,6 % og øgede anlægsomkostninger udgør 0,9 %.

De estimerede benefits og costs betyder, at revisionerne i alt har et benefit-cost-forhold på 1,25. Forholdet for de 28 revisioner varierer fra 0,2 til 3,4.

Der er foretaget en følsomhedsanalyse af resultaterne. Analysen viser, at selv med relativt store, ændringer af forudsætningerne vil trafikikkerhedsrevision have en positiv effekt på 8-20 %. I de fleste tilfælde vil benefit-cost forholdet være større end 1.

Spørgeskemaundersøgelse

Spørgeskemaundersøgelsen omfatter 68 revisorer, 63 bygherrer og 49 projekterende.

Der er generelt stor tilfredshed med revisionssystemet blandt revisorer, projekterende og bygherrer. Den alt dominerende holdning blandt bygherrer og projekterende er, at trafikikkerhedsrevision forbedrer projekterne, og generelt er der stor tilfredshed med de revisioner, der bliver udført.

Ingen af de adspurgte har tilkendegivet, at de er utilfredse med systemet. Evalueringen viser dog, at der er flere områder, hvor der er mulighed for at forbedre systemet. I alt er der peget på syv områder:

- Information til bygherrer
- Definition af problemer og bemærkninger
- Afhandlingsmøder
- Uvildighed
- Sluterklæringer
- Kvalitetssikring
- Efteruddannelse

Undersøgelsen viser, at der stadig er behov for at udbrede kendskabet til trafikikkerhedsrevision og dets fordele. Næsten en tredjedel af bygherrerne mener, at der findes personer i deres organisation, der ikke kender til trafikikkerhedsrevision.

Undersøgelsen viser, at revisorer ofte har svært ved at skelne mellem "problemer" og "bemærkninger" og i vid udstrækning benytter flere forskellige definitioner af et problem. I den sammenhæng viser undersøgelsen, at når projekterende eller bygherre fravælger et løsningsforslag til et problem, er det relativt ofte som følge af, at de vurderer, at revisors løsningsforslag ikke forbedrer trafikikkerheden i forhold til det projekterede. Der kan derfor være behov for at stramme op på brugen af betegnelsen problem, så et løsningsforslag til et problem klart fremstår som noget, der forbedrer trafikikkerheden, og samtidig øge antallet og adgangen til effektstudier øges, så revisor får lettere ved at henvise til konkret viden.

Undersøgelsen viser, at revisorer kun medtages fire ud af ti gange, når uenigheder skal afklares. Ofte afklares uenigheder i samråd mellem bygherre og projekterende eller udelukkende af bygherre selv. Det bør derfor overvejes, om revisionsprocessen skal ændres, så der stilles krav om afhandlingsmøder (evt. telefonmøder ved mindre projekter), inden bygherren tager sin endelige beslutning.

Undersøgelsen indikerer endvidere, at der kan være behov for at se nærmere på, hvordan det kan sikres, at revisor opfattes som 100 % uvildig, hvis revisor og projekterende kommer fra samme organisation. Cirka en ud af otte mener, at der forringer revisionen, hvis revisor og projekterende kommer fra samme organisation.

Undersøgelsen viser, at det er i mindre end halvdelen af alle revisioner, at der udarbejdes sluterklæringer. Det anbefales at undersøge nærmere, hvad barrieren er for udarbejdelse af sluterklæringer, og hvorvidt det bør føre til ændringer af revisionssystemet på dette punkt.

Undersøgelsen viser, at det er langt fra i alle revisioner, at der foretages faglig kvalitetssikring eller revisionerne gennemføres som en del af et team, som anbefalet i revisionshåndbogen. Det anbefales at iværksætte tiltag for at øge omfanget af kvalitetssikring.

Undersøgelsen viser, at cirka halvdelen af revisorerne efterspørger efteruddannelse. Der efterspørges især seminarer, hvor faglig viden præsenteres og diskuteres. Det anbefales derfor, at muligheden for at afholde seminarer/netværksmøder med henblik på vidensdeling og erfaringsudvikling undersøges nærmere.