

Sammendrag:

Kartlegging av arbeidsrelaterte trafikkulykker

Analyse av dødsulykker i Norge fra 2005 til 2010

TØI rapport 1188/2012
Ross Owen Phillips og Sunniva Frislid Meyer
Oslo 2012, 49 sider

Analyse av rapporter fra Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG) viser at 41 prosent av dødsulykker på veg i Norge involverer minst én bilfører som har kjørt i, til eller fra arbeid. Tretti prosent av dødsulykker på veg involverer yrkessjåfører i arbeid (minst én), mens seks prosent involverer minst én som har kjørt i arbeid, men ikke som yrkessjåfører. Ti prosent involverer minst én som har kjørt til eller fra arbeid. Rapporten ser på hvordan slike arbeidsrelaterte trafikkulykker skiller seg ut fra andre typer av dødsulykker på veg, og finner blant annet at flere arbeidsrelaterte ulykker skjer om vinteren og på dagtid på ukedager. Rapporten anbefaler at funn om manglende bruk av bilbelter, dårlig tid og trøtthet bør formidles til alle som har ansvar for dem som kjører i forbindelse med arbeid.

For mange er ferdsel i vegtrafikken en av de største risikoene de blir utsatt for når de er i arbeid. Dette gjelder ikke bare yrkessjåfører, men selgere, bud, håndverkere, helsepersonell, og mange andre som må kjøre i forbindelse med jobb. Målrettede helse-, miljø- og sikkerhetstiltak (HMS-tiltak) vil trolig kunne redusere denne risikoen. I Europa er HMS-tiltak for å redusere risikoen for arbeidsrelaterte trafikkulykker derfor nylig blitt prioritert av *European Transport Safety Council* og *European Safety and Health Agency*.

I Nasjonal transportplan (2010-2019) heter det at trafikksikkerhet bør tas inn som en del av HMS-arbeidet i arbeidslivet. Som en kartlegging av omfanget av arbeidsrelaterte trafikkulykker i Norge, er den foreliggende rapporten et første skritt i å oppfylle dette målet.

Spørsmålene rapporten tar sikte på å besvare, er som følger:

- Hvor stor andel av dødsulykker på veg i Norge i perioden 2005-2010 involverte minst én person som kjørte (a) mens han/hun var i arbeid, og (b) til eller fra arbeid?
- Hvordan skiller ulykker av type (a) og (b) seg fra andre dødsulykker på veg i Norge?

Hvorfor dødsulykker?

Dødsulykker har store implikasjoner på både individ- og samfunnsnivå. Siden 2005 har Statens vegvesen gjennomført dybdeanalyser av dødsulykker i trafikken gjennom særskilte ulykkesanalysegrupper som rykker ut når slike ulykker skjer. Dybdeanalysen dokumenteres i en egen UAG-rapport. Variabler fra UAG-rapportene blir lagt inn i en "UAG-database" for å muliggjøre analyse av mange dødsulykker på en gang.

I dette prosjektet ble alle UAG-rapportene gjennomgått for å legge inn nye variabler om arbeidsrelatert kjøring i UAG-databasen, slik at arbeidsrelaterte dødsulykker kunne analyseres. Denne framgangsmåten hadde ikke vært mulig ved bruk av for eksempel SSBs database over personskadeulykker i Norge, for det finnes ikke dybdestudier som kan benyttes til å gi slike supplerende data når det gjelder personskadeulykker.

Omfang av arbeidsrelaterte dødsulykker på veg i Norge

Tabell 1 viser antall dødsulykker i Norge i 2005-2010, hvor minst én av de involverte kjørte i eller til/fra arbeid.

Tabell 1. Antall dødsulykker i 2005-2010 der minst én av de involverte har kjørt i eller til/fra arbeid.

	Dødsulykken involverte minst én som kjørte;		
	I arbeid		Til / fra arbeid
	Yrkessjåfør	Annen	
Ja	352	53	81
Sannsynlig	11	34	61
Usannsynlig	10	235	197
Nei	833	784	751
Utilstrekkelig informasjon	5	105	121
Totalt	1211	1211	1211

Vi trekker følgende konklusjoner om omfanget av arbeidsrelaterte dødsulykker på veg i Norge¹.

- 36 prosent av dødsulykker på veg i Norge i 2005-2010 involverte minst én person som kjørte i arbeid.
- 30 prosent av dødsulykkene involverte minst én yrkessjåfør i arbeid.
- Seks prosent av dødsulykkene involverte minst én som kjørte i arbeid som ikke var yrkessjåfør.
- Ti prosent av dødsulykkene involverte minst én som kjørte til eller fra arbeid.
- 41 prosent av dødsulykkene involverte minst én som kjører i, til eller fra arbeid.

¹ Her utelukker vi "sannsynlige" og "usannsynlige" tilfeller fra beregningene, fordi vi regner med dem som tilfeller med "utilstrekkelige informasjon".

- Andelen av dødsulykker som involverer minst én som kjører i, til eller fra arbeid var høyst i Region øst (48 prosent), og lavest i Region nord (33 prosent).
- Disse andelenene kan være underestimerte, fordi opplysninger om eventuell kjøring i arbeid mangler i en del av UAG-rapportene. Dette gjelder særlig dem som kjører i arbeid som ikke er yrkessjåfører, og dem som kjører til og fra arbeid.

Dødsulykker som involverer minst én fører i arbeid: kjennetegn og risikogrupper

Vi trekker følgende konklusjoner angående det som skiller arbeidsrelaterte dødsulykker fra andre dødsulykker på veg i Norge i perioden 2005-2010:

- Arbeidsrelaterte dødsulykker utgjorde en større andel av dødsulykker på veg i vintermånedene.
- De foregikk oftest på hverdager mellom 08:00 og 16:00.
- De inntraff mest i møtesituasjoner, og på veger med fartsgrense 70 km/t eller 80 km/t.

Vi trekker følgende konklusjoner om førere i arbeid da ulykken skjedde:

- De kjørte fortrinnsvis tungbil eller buss når føreren var yrkessjåfør, og personbil når føreren ikke var yrkessjåfør.
- De var nesten alltid menn.
- 17 prosent av yrkessjåførene var over 54 år, mens 26 prosent av andre førere var over 54 år.
- 37 prosent brukte ikke sikkerhetsutstyr (vanligvis bilbelte).
- De som ikke var yrkessjåfører, var i større grad enn yrkessjåfører fører av kjøretøyet som UAG klassifiserte som utløsende for ulykken.
- Nesten halvparten av dem som ikke var yrkessjåfører, var ikke i "normal" tilstand da ulykken skjedde, stort sett på grunn av dårlig tid/stress, men også på grunn av trøtthet.
- Yrkessjåførene som ikke var i normal tilstand på ulykkestidspunktet (16 prosent), var også preget av dårlig tid/stress og trøtthet.

Dødsulykker som involverer minst én fører på veg til eller fra arbeid: kjennetegn og risikogrupper

Vi trekker følgende konklusjoner om det som skiller dødsulykker på veg hvor minst én av de involverte kjører til eller fra arbeid, fra andre dødsulykker på veg i Norge i perioden 2005-2010:

- De utgjorde en større andel av alle dødsulykker i vintermånedene. 16 prosent av dødsulykkene i januar og februar involverte minst én som kjørte til eller fra arbeid, mens de utgjorde mellom sju og ni prosent av dødsulykkene i andre måneder.
- De oppsto også oftest på hverdager, og de utgjorde en stor del (én av fire) av dødsulykkene som inntraff mellom 04:00 og 08:00.
- De fleste var møteulykker.

- De hadde en tendens til å inntreffe på veger med lavere fartsgrenser enn dødsulykker med førere i arbeid.

Vi trekker følgende konklusjoner om førerne som kjørte til/fra arbeid da ulykken skjedde:

- Førerne kjørte stort sett personbil/varebil, men mc og sykkel var også involvert.
- Én av fem var under 25 år gammel.
- Én av fire var trøtt på ulykkestidspunktet.
- Én av fire brukte ikke sikkerhetsutstyr (vanligvis bilbelte).

Anbefalinger

Rapporten viser at trafikkulykker er et betydelig problem i arbeidslivet, og at arbeidet for å bedre trafikksikkerheten og sikker transport som en del av HMS-arbeidet i arbeidslivet bør fortsette. Dette er også vektlagt i Nasjonal transportplan 2010 – 2019.

Som en del av denne prosessen er det viktig å formidle funnene her om manglende bruk av bilbelter, dårlig tid og trøtthet til alle som har ansvar for de som kjører i arbeid.

Når det gjelder målgrupper som tiltak skal rettes mot, bør myndighetene tenke over at det er to hovedkategorier av førere som kjører i arbeid; (1) yrkessjåfører som kjører tunge kjøretøy og (2) andre som kjører lette kjøretøy. En mulig tredje gruppe er de som kjører lette kjøretøy og (motor)sykkel til og fra arbeid. Resultatene tyder på at utfordringene for hver av disse gruppene er noe forskjellige.

Det er også viktig å gi myndighetene og de som vil gjennomføre eventuelle HMS-tiltak bedre kunnskapsgrunnlag, ved å foreta supplerende analyser som ser på følgende:

- I hvor stor grad andelene rapportert her kan være underestimert.
- Omfanget av mindre alvorlige arbeidsrelaterte trafikkulykker i Norge (for eksempel ved bruk av STRAKS-database).
- Ytterligere analyser av eksisterende variabler i UAG-databasen, ikke minst knyttet til ulykkesårsak og tiltak anbefalt av UAG.
- Sammenhengen mellom arbeidsmiljø, dårlig tid/stress og kjøreatferd (overtredelser, hastighetskjøring) blant dem som kjører i arbeid.
- Sammenhengen mellom arbeidstidsordninger, trøtthet og kjøreatferd (overtredelser, trøtthet/søvn bak rattet) blant dem som kjører i arbeid.
- Sammenhengen mellom organisatorisk sikkerhetskultur, bruk av sikkerhetsutstyr og kjøreatferd blant dem som kjører i arbeid.

Endelig kan analyser av arbeidsrelaterte dødsulykker på veg forbedres ved å samle inn mer detaljerte opplysninger i UAG-rapportene om arbeidsforhold, arbeidstid og bileierforhold blant dem som er involvert i dødsulykker mens de er i inntektsgivende arbeid.