

Sammendrag:

Trafikkulykker ved kjøring i arbeid - en kartlegging og analyse av medvirkende faktorer

TØI rapport 1269/2013
Tor-Olav Navestad og Ross Owen Phillips
Oslo 2013, 92 sider

Denne rapporten gjengir resultatene av en kartlegging og analyse av alvorlige trafikkulykker på veg (2005-2011), som er utløst av en sjåfør som kjørte i arbeid. Målet har vært å undersøke om, og i hvilken grad medvirkende faktorer knyttet til disse trafikantene og kjøretøyene kan kobles til arbeidsrelaterte forhold ved den utløsende førerens arbeidsplass. Rapporten er basert på data fra Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG), rapporter fra Statens havarikommisjon for transport (SHT) og intervjuer med ni eksperter. I analysen av UAG-dataene fant vi at for høy fart etter forholdene, manglende bruk av bilbelte og manglende informasjonsinnbenting var de viktigste risikofaktorene i dødsulykker utløst av sjåførere i arbeid. Følgende arbeidsrelaterte forhold ble fremhevet gjennom analysene av SHT-data og intervjuene med eksperter: oppfølging av førers fart, kjørestil og bilbeltebruk, lønnsystemer, sikkerhetskultur, risikovurderinger, arbeidsbeskrivelser/prosedyrer og opplæring. De tre siste forholdene refererer SHT til som et system for sikkerhetsledelse. SHT-dataene og intervjuene indikerer at følgende rammebetingelser influerer trafikksikkerheten i vegtransport: tidspress, konkurranse, type transport og granskninger/tilsyn. Flertallet av de intervjuede mente at arbeidsrelaterte faktorer som kan ha implikasjoner for trafikksikkerhet ikke følges godt nok opp i kontroller og tilsyn i dag.

Bakgrunn og målsetting

Ferdsl i vegtrafikken er ofte den største risikoen man blir utsatt for i løpet av en vanlig arbeidsdag. Dette gjelder særlig for yrkessjåførere og andre som ofte må kjøre i forbindelse med jobb. I slike tilfeller har arbeidsgiveren et lovpålagt ansvar for å sørge for at trafikksikkerheten for de ansatte er optimal.

Det at 36 prosent av dødsulykkene involverer sjåførere i arbeid (Phillips og Meyer 2012) illustrerer hvordan innsatsen mot økt trafikksikkerhet kan styrkes ved å fokusere på arbeidsrelaterte forhold i organisasjoner som har ansatte som kjører i jobben. Det foreligger imidlertid lite kunnskap om sammenhengen mellom trafikkulykker og arbeidsrelaterte forhold i organisasjoner som har ansatte som kjører i arbeidet.

Denne rapporten gjengir resultatene av en kartlegging og analyse av alvorlige trafikkulykker på veg, som er utløst av en sjåfør som kjørte i arbeid. Målet har vært å undersøke om, og i hvilken grad medvirkende faktorer knyttet til disse trafikantene og kjøretøyene kan kobles til arbeidsrelaterte forhold ved den utløsende førerens arbeidsplass. Studien skal danne grunnlag for identifisering og utforming av tiltak for å redusere antall og/eller omfanget av arbeidsrelaterte trafikkulykker.

Datakilder og fremgangsmåte

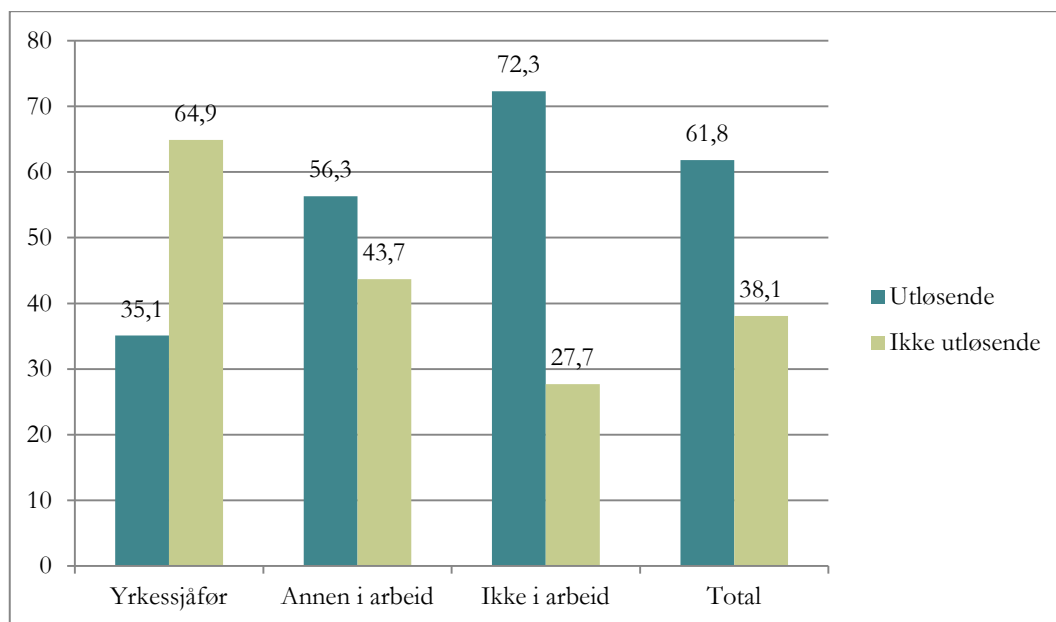
Dette prosjektet er basert på den tilgjengelige informasjonen som finnes i UAG-databasen om dødsulykker utløst av sjåførere som kjørte i arbeid i perioden 2005-2011, 10 aktuelle rapporter fra Statens Havarikommissjon for transport og informasjon fra ni forskningsintervjuer som vi har gjennomført med eksperter fra myndighetsorganer som driver med kontroll, gransking eller tilsyn.

Vi har benyttet UAG-databasen for å gi en kvantitativ fremstilling av hvilke årsaksfaktorer som er involvert i arbeidsrelaterte ulykker. Betydningen arbeidsrelaterte forhold har for trafikksikkerhet og koblingen til risikofaktorer ved kjøretøy og førere ble vurdert gjennom analyse av SHT-data og intervjuer med eksperter.

Analysen av SHT-dataene og intervjuene gir oss god informasjon om hvilken betydning arbeidsrelaterte forhold kan ha som risikofaktor, og de peker på en rekke sentrale spørsmål som det bør forskes mer på. Vi kan imidlertid ikke bruke disse dataene til å trekke generelle slutninger om tilstanden i den norske transportnæringen.

Alvorlige trafikkulykker som er utløst av sjåfør som kjørte i arbeid

501 av de 1646 kjøretøyene som vi har tilstrekkelig informasjon om ble kjørt av en person i arbeid. Av disse 501 kjøretøyene som ble kjørt i arbeid, ble 191 (151 yrkessjåførere i arbeid og 40 sjåførere som kjørte i annet arbeid) klassifisert av UAG som utløsende for ulykken. Figur S1 viser andeler utløsende blant ulike grupper av sjåførere.



Figur S1: Kjøretøy involvert i dødsulykker 2005-2011, fordelt på type sjåfør og om kjøretøyet var utløsende for ulykken. Prosent.

Figur 1 viser at andelen av sjåførere som har kjørt det utløsende kjøretøy i dødsulykker er lavest blant yrkessjåførene, noe høyere blant de som har kjørt i arbeid i en annen sammenheng, og høyest blant de som ikke har kjørt i arbeid.

Risikofaktorer relatert til fører og kjøretøy

I analysen av UAG dataene over dødsulykker utløst av fører i arbeid 2005-2011, fant vi at for høy fart etter forholdene, manglende bruk av bilbelte og manglende informasjonsinnhenting var de viktigste risikofaktorene i dødsulykker utløst av sjåførere i arbeid. Dette inntrykket ble bekreftet i analysene av SHT-dataene.

Inntrykket etter intervjuene er at risikofaktorer relatert til kjøretøy har mindre betydning enn risikofaktorer relatert til fører og organisasjon. Dette inntrykket støttes av det faktum at UAG-databasen identifiserer 315 ulykkesfaktorer relatert til trafikant og 50 relatert til kjøretøy i ulykkene som er utløst av fører i arbeid.

Analysen av UAG dataene viser at de to viktigste risikofaktorene relatert til kjøretøy i ulykkene som er utløst av sjåførere i arbeid var: sikthindring i eller på kjøretøy og hjul/dekk.

Arbeidsrelaterte forhold som influerer trafikksikkerheten

UAG-databasen identifiserer i liten grad arbeidsrelaterte forhold som influerer trafikksikkerheten, men slike forhold kan være nevnt i UAG-rapportene. Vi har i samtaler med noen av personene som forvalter UAG-databasen fått indikasjoner på at UAG-rapportene generelt inneholder mer informasjon om arbeidsrelaterte forhold enn UAG-databasen, og at en del av denne informasjonen går tapt når den overføres fra rapporter til databasen. Vi har dessverre ikke hatt ressurser til å se på UAG-rapportene, for å undersøke dette. Det er derfor vi har sett på SHT-rapporter og gjort intervjuer med eksperter for å vurdere betydningen arbeidsrelaterte forhold har for trafikksikkerhet og koblingen til risikofaktorer ved kjøretøy og førere. Vi gjengir i det følgende de arbeidsrelaterte forholdene som ble tillagt stor betydning i SHT-rapportene og intervjuene.

Fart og bilbelte som organisasjonens anliggende

For høy fart etter forholdene og manglende bilbeltebruk er risikofaktorer som arbeidsgiver kan iverksette tiltak mot, for eksempel fartsgrensepolicy, bilbeltepolicy, oppfølging av hver enkelts fart og kjørestil, fartssperre og bilbeltevarsler. Dette fremgår også av SHT-dataene

Intervjupersonene svarte imidlertid at det ut fra deres erfaring i stor grad ser ut til å være slik at man i transportbedrifter ser på sjåførenes bilbeltebruk som sjåførenes individuelle anliggende, og ikke som organisasjonens anliggende. Det stiller seg noe annerledes med sjåførenes fart og kjørestil, primært fordi dette også har implikasjoner for selskapenes økonomi. Vi foreslår at det forskes mer på sjåførere i arbeids fartsvalg og bilbeltebruk, og ikke minst tiltak som kan øke bilbeltebruk og unngå for høy fart etter forholdene blant disse sjåførene.

Lønssystemer

På spørsmål om de hadde inntrykk av at lønssystemer påvirker trafikksikkerheten i transportnæringen i dag svarte flertallet av de intervjuede bekreftende. Det ble sagt at de fleste sjåfører har lønn per oppdrag, fastlønn og/eller akkordlønn. Dette kan motivere sjåfører til å fokusere på å holde så høy fart som mulig, for å bli fort ferdig, rekke ekstraturer for å få høyere lønn, eller bryte kjøre- hviletidsregler.

Flere av de intervjuede ga uttrykk for at det å føre timer og motta timelønn i liten grad forekommer blant sjåfører i godstransport. Et unntak kan være sjåfører i nærtransport med stor forutsigbarhet. Vi har ikke informasjon om lønssystemer fra UAG eller SHT data, og foreslår at det forskes mer på dette.

System for sikkerhetsledelse

I de 10 SHT rapportene vi har studert pekes det ofte på at bedrifter med førere som har utløst trafikkulykker ikke har:

- 1) utført (og dokumentert) risikovurderinger av spesielt kritiske operasjoner,
- 2) lagt disse risikovurderingene til grunn for arbeidsbeskrivelser/prosedyrer som sjåførene kunne ha konsultert før arbeidsoperasjoner, eller
- 3) lagt disse risikovurderingene og arbeidsbeskrivelsene/prosedyrene til grunn for et opplæringsprogram for førerne i den aktuelle bedriften, slik at førerne var forberedt på risikoene knyttet til aktuelle arbeidsoperasjoner.

I ulykkene som beskrives i SHT rapportene har det enten sviktet i en av disse prosessene eller alle på en gang. Disse tre prosessene oppsummerer et ideal for hvordan transportbedrifter bør forholde seg til risiko; hvordan de bør arbeide med sikkerhetsledelse.

Intervjupersonene hadde ikke inntrykk av at transportbedrifter flest jevnlig gjennomfører risikoanalyser av spesielt kritiske operasjoner, at de har sterkt fokus på å ha arbeidsbeskrivelser og prosedyrer for transportoppdrag, eller at de generelt gir sjåførene god nok opplæring. Dette er temaer som det bør forskes mer på, både for å kartlegge utbredelsen av, og undersøke hvordan man kan gjøre det enklere for transportbedrifter å innføre gode systemer for sikkerhetsledelse.

Sikkerhetskultur

Når det gjelder det viktigste transportbedrifter kan gjøre for å forebygge ulykker, synes det som om de intervjuede mente at ansvarsfølelse og holdninger hos arbeidsgiverne er en viktig utfordring. Dette gjelder særlig i godstransport. Flere av de intervjuede pekte på at selskaper i godstransportnæringen i større grad må anerkjenne at de som arbeidsgivere legger premissene for sjåførenes arbeidsutførelse.

Flere av de intervjuede kom inn på at det i godstransport foreligger en kulturell utfordring som innebærer at mye ansvar overlates til sjåføren, på tross av at arbeidsgiver har et lovpålagt ansvar for å sørge for at trafikksikkerheten for de ansatte er optimal. Dette skyldes blant annet at Vegtrafikkloven legger hovedansvaret for trafikksikkerheten på sjåføren, uansett om vedkommende er ansatt eller ikke, en tendens blant arbeidsgivere til å tenke at yrkessjåfører ikke trenger ytterligere opplæring når de har førerkort og en tendens blant arbeidsgivere til å behandle ansatte sjåfører som selvstendige næringsdrivende. Disse forholdene ble påpekt av

noen av de intervjuede. Det er usikkert hvor utbredt slike holdninger er, men dette er forhold som kan undersøkes i fremtidig forskning.

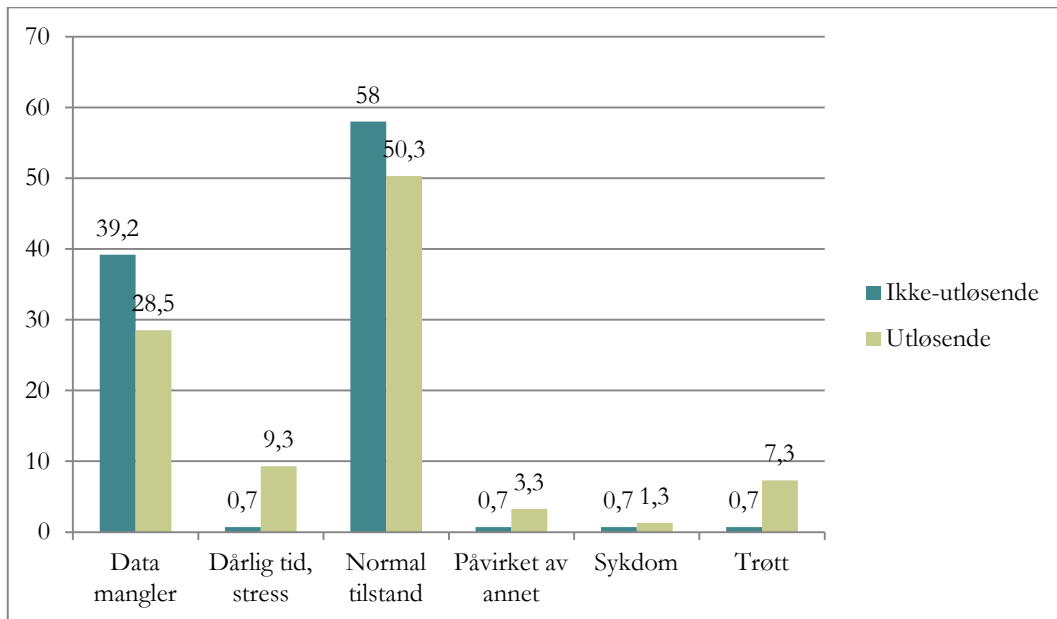
Rammebetingelser som influerer trafikksikkerheten

SHT rapportene og intervjuene indikerer at arbeidsrelaterte faktorer i transportbedriftene influeres av det vi kan kalle rammebetingelser.

Tidspress og press fra oppdragsgivere/speditører

Flertallet av intervjupersonene var av den oppfatning at oppdragsgivere og speditører presser/stresser sjåfører. De hadde ikke noen klare oppfatninger av omfanget av slikt press. Dette er et tema det bør forskes mer på. Speditører og transportkjøpere legger dessuten premisene for sjåførenes fart og kjørestil siden de bestemmer når last skal være framme og når sjåførene skal starte. Ofte opereres det med minimumstider, og det tas ikke nødvendigvis hensyn til forhold som kan forsinke transportoppdraget. Flere foreslo at det bør innføres tiltak for å i større grad ansvarliggjøre oppdragsgiver og transportkjøper.

Vi undersøkte om yrkesførerne som utløste dødsulykker (151) skiller seg fra yrkesførerne som UAG ikke definerte som utløsende (279). I figur S2 viser vi hvordan ikke utløsende og utløsende yrkessjåfører fordeler seg på ulike tilstander, slik de er registrert og rapportert av UAG.



Figur S2: Fordeling i prosent ulike tilstandsgrupper for utløsende (N=151) og ikke-utløsende yrkessjåfører (N=279).

Når vi sammenlikner utløsende og ikke-utløsende yrkessjåfører, ser vi at yrkessjåførene som utløser i større grad var i en tilstand av dårlig tid, stress, trøtte og påvirket av annet. Andelen yrkesførere i normal tilstand var noe lavere blant førerne som utløste enn de som ikke utløste.

Flertallet av de intervjuede la betydelig vekt på at tidspress er et viktig problem i transportnæringen, men at transportbedrifter ikke nødvendigvis har fokus på stress

og tidspress som en mulig årsak til trafikkulykker. De intervjuede sa at tidspress særlig er et sentralt problem for bedrifter som jobber under mindre forutsigbare betingelser, for eksempel: strøjobber med liten grad av forutsigbarhet, lite langsiktig planlegging og kortvarig kundeforhold (eks 2-3 ukers varighet). Fremtidig forskning bør undersøke forekomsten og graden av tidspress i transportfirmaer som jobber med ulike typer transport og ikke minst hvordan sjåførene håndterer slikt press.

Flertallet av de intervjuede synes å helle mot den oppfatning at grove brudd på kjøre- og hviletidsreglene ikke er utbredt i norske transportbedrifter. Dette ble som regel forklart med at Statens vegvesen har gode rutiner for å kontrollere dette. Det ble imidlertid nevnt at man i noen kontroller har avdekket til dels grove brudd på arbeidstidsreglene, fordi mange jobber mange timer med lasting og lossing uten at dette registreres.

Konkurranse

De intervjuede sa at tidspress særlig er et sentralt problem for bedrifter i de segmentene av godstransportmarkedet som er preget av den hardeste konkurransen. En av de intervjuede sa for eksempel at oppdragsgivere "alltid vet om noen som kan gjøre jobben billigere", og at de gjerne lar transportselskapene vite det. Dette kan føre til knappe tidsmarginer på oppdrag, og gjøre det utfordrende for transportbedrifter og sjåfører som har sterkt fokus på å levere lasten i tide. Med sterkt tidspress kan farten bli høy, og vi har sett over at for høy fart etter forholdene er en meget sentral risikofaktor.

Type transport

Som nevnt, mente de fleste intervjupersonene at forholdene er bedre innenfor persontransport enn den er i godstransporten, og forklarte det med at personer er "dyrebar" last som det stilles strengere krav til enn gods. Dette legger føringer på sjåfører og utstyr, slik at standarden til fører og kjøretøy jevnt over er bedre i persontransporten enn godstransporten. De fleste mente at persontransporten jevnt over er kjennetegnet ved høyere prioritering av sikkerhet og bedre sikkerhetskultur.

Likeledes ble det understreket at transport av farlig gods kjennetegnes av høy standard relatert til organisasjon, fører og kjøretøy, nettopp fordi at konsekvensene av ulykker med farlig gods er store. Av den grunn har man egne forskrifter for slik transport, som involverer krav til kurs, krav til kjøretøy og så videre.

Dette viser hvordan type transport har konsekvenser for myndigheters krav, transportbedrifters fokus på sikkerhet og sikkerhetsnivå. Tiltak for å bedre trafiksikkerheten i godstransport kan antakelig bruke transport av farlig gods som et eksempel til etterlevelse, både når det gjelder krav fra oppdragsgiver, regler og de aktuelle transportbedriftenes formelle sikkerhetssystemer og sikkerhetskultur.

Granskinger og tilsyn

Det kan ut fra våre data se ut til at UAG i liten grad fokuserer på arbeidsrelaterte forhold. Dette indikeres av at det i analysen av dødsulykker utløst av sjåfører i arbeid og tiltakene som foreslås i liten grad fokuseres på arbeidsrelaterte forhold. Vi foreslår at SHT's forståelse av koblingen mellom arbeidsrelaterte forhold og risikofaktorer relatert til fører og kjøretøy kan fungere som et godt eksempel.

Flertallet av de intervjuede mente at arbeidsrelaterte faktorer som kan ha implikasjoner for trafikksikkerhet ikke følges godt nok opp i kontroller og tilsyn i dag. Flere var av den oppfatning at kjøre- og hviletidskontrollene fungerer greit, og at det elektroniske verktøyet til Statens vegvesen over kontrollresultater fra sjåfører og selskaper er et nyttig verktøy.

Det ble forøvrig nevnt at det er en stor utfordring for myndighetene å følge opp kontroller av utenlandske transportvirksomheter, og at det kan være vanskelig å vurdere hvordan man skal gi pålegg til slike virksomheter, og ikke minst sikre at de betaler eventuelle bøter.

Har myndighetene gode nok virkemidler?

På spørsmål om myndighetene har gode nok virkemidler i dag, overfor bedrifter som er i "faresonen" svarte omtrent halvparten av de intervjuede ja, og halvparten nei. De som svarte ja, sa hovedsakelig at myndighetene har gode nok virkemidler, men at man må bruke dem mer aktivt. Blant de som svarte at virkemidlene ikke er gode nok i dag, overfor bedrifter som er i "faresonen", ble det foreslått at myndighetene burde fokusere mer på tunge kjøretøy og bakenforliggende årsaker.

Flertallet mente at SHT sitt forslag om å knytte krav til system for sikkerhetsledelse ved utdelingen av transportløyver for å stenge ute useriøse aktører er et godt forslag.

På spørsmål om hvordan de tror man kan avdekke bedrifter i faresonen, før de for eksempel har vært involvert i dødsulykker svarte intervjupersonene at man for eksempel kan fokusere på følgende forhold: oppdragsstruktur (faste oppdrag eller strøjobber), graden av organisering og tariffavtaler, lønssystemer (akkordlønn eller timelønn), sikkerhetskultur og andre organisatoriske indikatorer, økt kjøre- og hviletidskontroll og økt fokus på de som bestiller transport.

Forslag til fremtidig forskning og mulige tiltak

I det følgende gir vi en punktvis oppsummering av forhold som vi over foreslår at bør undersøkes i fremtidig forskning.

1. Fart
2. Bilbelte
3. Oppdragsgivere og speditørers press/stress på sjåfører
4. Lønssystemer i vegtransportsektoren
5. Systemer for sikkerhetsledelse i vegtransportsektoren
6. Sjåførens ansvar vs. organisasjonens lovpålagte ansvar for trafikksikkerhet
7. Sikkerhetskultur.

I det følgende gir vi en punktvis oppsummering av ulike tiltak som kan bidra til å videreutvikle arbeidet med å avdekke og forbedre arbeidsrelaterte forhold med betydning for trafikksikkerhet:

1. Forskningsbaserte tiltak mot for høy fart og manglende bruk av bilbelte

2. System for sikkerhetsledelse som krav for utdeling av transportløyver
3. Økt ansvarliggjøring av oppdragsgivere og transportkjøpere
4. Variabler for arbeidsrelaterte forhold i UAG-databasen
5. Kontroll av og sanksjoner mot utenlandske transportører
6. Fokus på bedrifter i "faresonen".

Vegsektoren kan lære av andre sektorer

Bjørnskau og Longva (2009) har utviklet og testet en modell som forklarer sikkerhetskulturen og sikkerhetsnivået i ulike transportsektorer ved å vise til rammebetingelser som konkurranseforhold, lover/regler, type transport og kostnader ved uhell. De fant betydelige forskjeller blant sikkerhetskulturnivået i ulike transportgrener. Luftfart skårte høyest, deretter bane og endelig buss. Disse forskjellene var i tråd med sikkerhetsnivået i hver transportvirksomhet.

Vi trekker følgende konklusjoner fra modellen:

- 1) Vegsektoren skårte lavest av de undersøkte sektorene.
- 2) Vegsektoren bør kunne lære noe av de andre sektorene som skårte høyere, for eksempel luftfart og bane.
- 3) Modellen viser at rammebetingelser og arbeidsrelaterte faktorer har avgjørende betydning for sektorenes sikkerhetsnivå. Dette indikerer at tiltak for å bedre trafikksikkerheten blant sjåfører i arbeid primært bør rettes mot disse forholdene.