

Sammendrag:

Vogntog, kjøreatferd og kjøretøytilstand

Betydningen av sjåførens arbeidssituasjon og rammebetingelser i næringen

Problemstilling, formål

Ulykkesrisikoen for tunge kjøretøyer er ikke vesentlig høyere enn den er for personbiler. Størrelsen og vekten på disse ekvipasjene medfører imidlertid at konsekvensene av en ulykke er betydelig større enn når bare lette biler er innblandet. Dette er noe av bakgrunnen for at Vegetaten de senere årene har lagt bred fokus på ulykker hvor tunge kjøretøyer er involvert.

Det er gjort gjennom tradisjonelle ulykkesanalyser, spesielle dybdestudier av vogntogulykker, samt at det er gjort forsøk med havarikommisjoner ved vogntogulykker. Alt for om mulig å få en forståelse av de årsaker som ligger bak det at ulykken oppstår. Samtidig har vegetaten også intensivert sin kontrollvirksomhet overfor tunge biler på vegnettet. Dette gjelder både kontroll av teknisk stand, kjøre- og hviletidsbestemmelser, vektbestemmelser og kontroll av andre forhold som regulerer denne næringen.

I dette prosjektet undersøkes effekten av forhold for lastebiltransporten på forhold knyttet til **kjøretøyets tilstand og til kjøreatferd og førerens situasjon**. Dette vil være forhold med dokumentert sammenheng med ulykkesrisiko eller der det er rimelig grunn til å anta en slik sammenheng. Det er for eksempel dokumentert at fart, tid mellom pauser og brudd på kjøre-/hviletidsbestemmelsene og teknisk stand har sammenheng med ulykkesrisiko.

Av forhold innen næringen fokuseres det spesielt på transporttype (det skilles på egentransport og løyvetransport) og eieform (eget kjøretøy eller ansatt sjåfør). Dette gir oss i utgangspunktet 4 grupper fordelt etter eieform og transporttype.

Datainnsamlingen har foregått i 1999 ved 24 av de faste kontrollstedene Statens vegvesen har langs hovedvegnettet i Norge. Her har i alt 3032 ekvipasjer bestående av motorvogn med henger blitt stanset for en forenklet teknisk kontroll og veiing, samt kontroll av kjøre- og hviletid. Samtidig som kontrollørene ved stasjonene gjennomførte sin del av kontrollen ble sjåførene bedt om å fylle ut et spørreskjema om ansettelsesvilkår, lønn, arbeidsforhold og andre tema knyttet til deres arbeidssituasjon. Det ble også stilt spørsmål om sjåførenes egen atferd. (Bøter og gebyrer, fiksing av fartsskiver, varsling av kontroller, egne ulykker etc.)

Gjennom et nummereringssystem var det mulig i etterhånd å stille sammen resultatene fra registreringsskjemaet fra kontrollen med svarene på spørreskjemaet.

Resultatene fra prosjektet er strukturert i 8 deler som hver fokuserer på ulike sider ved næringen, kjøretøyet, føreren og hans selvrapporterte atferd.

Virksomheten

Her foretas den nevnte inndeling i grupper etter transporttype og eieform. Det skilles mellom to transporttyper (løyvetransport og egentransport) og to eieformer (de som selv eier eller leaser den ekvipasjen de kjører og de som er ansatte sjåførere). Deretter beskrives størrelsen av virksomheten og hvilke kjøretøyer som brukes i hver av de fire gruppene.

- 86 % driver løyvetransport
- 82 % er ansatte sjåførere
- Fordelingen mellom de fire gruppene er skjev
- Høyere andel enbilsfirmaer blant bileiere enn blant ansatte sjåførere
- 1 av 3 ekvipasjer er semitrailer m/trekkvogn
- 1 av 10 ekvipasjer er tankbil

Føreren

Her behandles egenskaper og forhold ved sjåføren, så som alder, erfaring som sjåfør, utdanning og forhold til oppdragsgivere og arbeidsgivere (for ansatte sjåførere).

- Under en halv prosent er kvinner
- Bileiere er i gjennomsnitt ca 7 år eldre enn ansatte sjåførere og har dessuten tilsvarende lengre erfaring som sjåfør av tung bil og vogntog
- Høyere andel med ungdomsskole og videregående skole med transportfag blant ansatte sjåførere enn blant bileiere. Tilsvarende også for andelen med glattkjøringskurs. Forskjellene har sannsynligvis sammenheng med alder
- 1 av 3 med videregående skole har spesialisert seg innen transportfag
- 70-80% kjører fast med samme motorvogn og 9 av 10 ansatte sjåførere kjører fast for en og samme eier
- Om lag halvparten av løyvetransportene er faste oppdrag for en og samme oppdragsgiver (transportkjøper), Kun 1 av 10 transporter er for tilfeldig oppdragsgiver

Dagens transport

Det fokuseres her på forhold knyttet til det transportoppdraget sjåføren var ute på da undersøkelsen ble gjennomført og spørreskjemaet ble besvart.

- Om lag halvparten av transportene følger en fast rute og 69% passerer det stedet hvor kontrollen ble foretatt 1 gang pr uke eller oftere
- 56% av transportoppdragene formidles via mellom-mann (36% speditør, 20% transportsentral)
- En gjennomsnittlig arbeidsdag varer i 10,1 timer hvorav det i løpet av 7,5 timer kjøring tilbakelegges 396 km. Ca 50 minutter av arbeidsdagen går med til venting
- 36% oppgir å ha mer enn 10 timers arbeidsdag
- 7% frakter farlig gods, mens 22% frakter gods med begrenset holdbarhet. Andelen er høyere blant ansatte sjåførere enn blant bileiere

Arbeidssituasjonen

Med sjåførenes arbeidssituasjon menes noe mer varige forhold enn det som ble omtalt under dagens transport. Her behandles forhold som lønn, stress, innflytelse på egen arbeidssituasjon, samt hvem som betaler eventuelle bøter og/eller gebyrer.

- 11% har en lønnsavtale bestående av flere elementer
- 46% har kun timelønn
- 16% av bileiere i løyvetransport betales av oppdragsgiver etter utkjørt distanse, ytterligere 17% betales pr tonn
- 16% av ansatte sjåførere i løyvetransport lønnes som en andel av fortjenesten på oppdraget
- 1 av 5 sjåførere karakteriserer sin arbeidsdag ved å benytte en av de tre høyeste verdiene på en stress-skala fra 1 til 7 (1 ikke stressende)
- De som selv eier bilen de kjører har større mulighet til å påvirke sin egen arbeidssituasjon
- 92% av ansatte sjåførere betaler gebyr/bot for fartsoverskridelse av egen lomme. 60% betaler selv for brudd på regel om kjøre- og hviletid eller lastsikring. Tilsvarende for overlast og bot eller gebyr for teknisk stand er henholdsvis 20% og 10%.
- Alle har mobiltelefon og sjåførene foretar i gjennomsnitt 5,6 telefonsamtaler i løpet av en arbeidsdag.
- Ca 4,5% av bilene i løyvetransport har telefax og 30% har bedriftsinternt eller annet radiosamband

Feil og mangler ved kjøretøyene

Samtidig med at sjåførene fylte ut spørreskjemaet ble det foretatt en forenklet teknisk kontroll av motorvogn og henger.

- 30% av ekvipasjene har en eller flere bremsefeil, 10% av motorvognene og 25% av hengerene har bremsefeil.
- Generelt gode dekk (mønsterdyp) i forhold til kravet, men dårligere standard på henger og motorvognenes trekkhjul enn på styrehjul
- 34% av ekvipasjene har en eller flere lysfeil
- 8% har feil på hovedlys
- Generelt dårligere teknisk stand på hengeren enn på motorvognen
- I løyvetransport er det en tendens til at motorvogner har dårligere teknisk stand med ansatte sjåfører enn når den som selv eier bilen kjører
- 10% av de som frakter farlig gods har feil eller mangler ved merkingen
- 23% av de som frakter bred eller lang last har feil ved merkingen

Overtredelser og lovbrudd, registrerte og selvrapporterte

Sjåførens overtredelser av ulike lover og regler ble registrert på to måter.

I forbindelse med den tekniske kontrollen av kjøretøyet ble det også gjennomført vektkontroll, kontroll av kjøre- og hviletid samt at høyeste kjørefart siste 24 timer ble notert. Dette betraktes som undersøkelse av faktiske lovbrudd.

- 4% bryter regelen om totalvekt, med i gjennomsnitt 1709 kg, og 7% bryter regelen om aksellast med i gjennomsnitt 926 kg, men vi kjenner ikke lasttypen og kan ikke si noe om hvor mange som har en lasttype som gjør overlast mulig
- 60% av sjåførene med overlast fikk gebyr
- I løyvetransport er andelen sjåfører som har kjørt fortere enn 95 km/t siste døgn høyere blant ansatte sjåfører enn blant bileiere
- Blant ansatte sjåfører er andelen som har kjørt fortere enn 95 km/t siste døgn høyere i løyvetransport enn i egentransport

25% av sjåførene har ett eller flere brudd på reglene om kjøre og hviletid, og det er flest brudd på regelen om døgnhvile (23% av bruddene).

Gjennom spørreskjemaet ble sjåførene også spurt om egen atferd i visse sammenhenger. Det ble konkret stilt spørsmål om bøter og gebyrer, juks med

fartsskiver og fartssperre, varsling av kollegaer om pågående kontroller og om egne ulykker (trafikkulykker og godsskader)

- 38% av sjåførene har fått bot/gebyr i løpet av siste 12 måneder. Over halvparten er fartsbøter.
- Blant ansatte sjåførere er antallet bøter høyere i løyvetransport enn i egentransport
- Ansatte sjåførere som betaler bøter av "egen lomme" får dobbelt så mange bøter/gebyrer for fart og kjøre- og hviletid som de hvor firmaet (bilens eier) betaler bøkene, mens den samme gruppa får betydelig færre bøter/gebyrer for overlast
- 5% av ekvipasjene som skulle hatt fartssperre, har denne koblet ut
- 2% av fartsskriverne var ute av funksjon
- 28% har en eller annen gang fusket med fartsskriver, 2% i løpet av siste uke. Andelen er høyest blant ansatte sjåførere i løyvetransport.
- 90% av sjåførene har selv blitt varslet om kontroll, 80% varsler selv andre.
- Andelen ansatte sjåførere som selv har mottatt varsel er høyere i løyvetransport enn i egentransport
- 25% hadde blitt varslet om "vår" kontroll
- Tendens til bedre teknisk stand på motorvognene i de tilfeller hvor sjåføren kjente til kontrollen
- Nesten 25% har vært innblandet i trafikkulykker i løpet av de siste 3 årene. 5% med personskade, 20% med kun materiell skade
- Tendens til at ansatte sjåførere har hyppigere materiell-ulykker enn dem som eier bilen selv
- Flest godsskader under kjøring blant ansatte sjåførere i løyvetransport
- Flest godsskader under lasting og lossing blant ansatte sjåførere i egentransport

Forhold av betydning for trafikksikkerheten

Det er grunn til å anta at enkelte identifiserbare forhold kan være av betydning for trafikksikkerheten. Det kan være rutiner for kontroll av kjøretøy, men også synet på sikkerhet hos oppdragsgivere, bileiere og sjåførene selv.

- 93% av sjåførene har daglige rutiner for sjekk av bilen. Andelen er høyere blant bileiere enn blant ansatte sjåførere i løyvetransport
- 95% av de ansatte sjåførene mener bilens eier legger meget stor, eller stor vekt på trafikksikkerhet. Den gjennomsnittlige vektleggingen er høyere i løyvetransport enn i egentransport.
- Transportkjøpere er mindre opptatt av trafikksikkerhet enn bileiere

- 60% av bileierne som har ansatte sjåførere, krever ett eller flere kurs eller sertifikater av sine ansatte. Transportkjøpere er mindre opptatt av slike kurs/sertifikater enn bileierne er
- 8% av sjåførene i løyvetransport føler seg ofte eller svært ofte presset av transportkjøperen til å bryte regler/lover for å utføre oppdraget
- Ansatte sjåførere som driver egentransport føler seg oftere presset til å bryte regler/lover enn dem som driver løyvetransport
- Over 10% av ansatte sjåførere i løyvetransport føler seg presset enten av arbeidsgiveren (bileieren), transportkjøperen, eller av dem begge
- Vegens beskaffenhet og annen trafikk er mest avgjørende for sjåførenes fartsvalg, men forhold knyttet til lasten (tyngdepunkt, vekt og sikring) spiller også stor rolle
- 10% angir at deres fartsvalg de siste 10 km før "vår" kontroll var påvirket av at de måtte rekke ferge eller annen terminal

Stress i arbeidet

Selvrapportert stress (på en 7-delt skala) i arbeidet er undersøkt som en mulig mellomliggende variabel mellom forhold ved arbeidssituasjonen og variabler som beskriver overtredelser, mangler og ulykker

- Høyere stressnivå for de sjåførene som har minst innflytelse på sin egen arbeidssituasjon
- Opplevelsen av innflytelse på egen arbeidssituasjon er størst for dem som kjører egen bil, og minst blant ansatte sjåførere i store firmaer. Her er også stressnivået størst.
- Klar negativ sammenheng mellom sjåførens stressnivå og bileierens syn på sikkerhet
- Ansatte sjåførere i løyvetransport med lønn avhengig av firmaets fortjeneste på turen har høyere stressnivå enn sjåførere med timelønn
- Sjåførere med timelønn har færre brudd på regler om døgnhvile enn sjåførere med annen avlønning
- Sjåførere som føler seg presset til å bryte lover og regler, føler også høyere stressnivå
- Positiv sammenheng mellom stress-score og høyeste kjørefart siste 24 timer
- Positiv sammenheng mellom stress-score og en rekke forhold knyttet til overtredelser, bøter og skader på person og gods

Konklusjoner

Ut fra en samlet vurdering av resultatene ser det ut til at eierform (egen bil vs. ansatt sjåfør) og transporttype (løyvetransport vs. egentransport) bare i liten grad forklarer variasjonene i mangler, overtredelser og ulykker. Det kan likevel være viktige forhold ved arbeidsforhold og rammebetingelser som påvirker disse variablene. Det ser ut til at sjåførenes svar på spørsmålet om opplevelse av stress samvarierer klart både med forekomst av overtredelser og med uhell. Dette kan indikere at tiltak for å forebygge stress blant sjåførene kan bidra til sikrere atferd og lavere ulykkesrisiko. Når det gjelder spørsmålet om hva det er ved arbeidet som kan skape stress hos sjåførene, tyder undersøkelsen på at følgende forhold bidrar:

- mangel på innflytelse på egen arbeidsdag
- lav vektlegging av sikkerhet hos arbeidsgiver
- opplevd press om å bryte regler for å tilfredsstille krav fra oppdragsgiver eller arbeidsgiver
- lønn avhengig av fortjenesten på oppdraget, sammenlignet med timelønn eller fast lønn for oppdraget

Det viser seg også at ansatte sjåførere i store firmaer gjennomgående har både høyere stressnivå og lavere innflytelse enn i mindre firmaer. Dette tyder på at de store firmaene representerer et særlig potensiale når det gjelder bedre rammebetingelser og tiltak for å bedre sjåførenes arbeidssituasjon og dermed bidra til større sikkerhet.