

## Sammendrag

# Trafikksikkerhetskultur i Norge og Hellas

TØI rapport 1685/2019

Forfattere: Tor-Olav Navestad, Ross Phillips, Torkel Bjørnskau, Karen Ranestad, Alexandra Laiou & George Yannis  
Oslo 2019 87 sider

Mens Norge hadde færrest drepte i trafikken av alle land i Europa i 2017, hadde Hellas en av de høyeste trafikkdødelighetene i EU. Den foreliggende studien sammenlikner nasjonal trafikksikkerhetskultur i Norge og Hellas for å undersøke i hvilken grad forskjeller i trafikksikkerhetskulturen kan forklare det ulike trafikksikkerhetsnivået i de to landene. Vår undersøkelse indikerer at de viktigste forskjellene mellom norsk og gresk trafikksikkerhetskultur er knyttet til høyere forekomst av aggressiv kjøring og mindre regeloverholdelse i Hellas. Studien tyder på at nasjonal trafikksikkerhetskultur påvirker trafikksikkerhetsadferd gjennom sjåføres oppfatning av hva som er «normalt» og forventet fra sjåfører i sitt eget land. Det ser ut til at dette skaper et mildt sosialt press om å oppføre seg på visse måter i trafikken. Da vi fokuserte spesielt på aggressiv kjøring, fant vi flere likheter mellom profesjonelle sjåfører og private bilister internt i Norge og Hellas enn mellom gruppene på tvers av land. Greske sjåfører tilskriver generelt høyere grad av aggressiv og usikker kjøring til andre sjåfører i sitt land, mens norske sjåfører tilskriver høyere nivåer av regelfølging og høflighet til andre sjåfører fra eget land. På bakgrunn av intervjuene foreslår vi at de ulike nasjonale trafikksikkerhetskulturene kan skyldes forskjeller ved: 1) Interaksjon, 2) politihåndbehandling, 3) infrastruktur, 4) førernes følelsesmessige tilstand, og mer spesifikt finansieringen i Hellas, 5) føreropplæring og 6) sammensetningen av trafikantgrupper. Den spesifikke betydningen av disse faktorene og mulige tilleggsfaktorer bør undersøkes i fremtidig forskning. Vi fant også en sammenheng mellom aggressiv kjøring og ulykkesinvolvering. Den foreliggende studien indikerer at nasjonal trafikksikkerhetskultur er viktig, fordi den påvirker trafikksikkerhetsadferd, som igjen er relatert til ulykkesinvolvering. Basert på dette har vi foreslått at begrepet nasjonal trafikksikkerhetskultur kan kaste lys over de ulike trafikkuulykkesstatistikene til Norge og Hellas. Våre resultater tyder ikke på at trafikksikkerhetskultur kan gi hele forklaringen på forskjellen, men at nasjonal trafikksikkerhetskultur ser ut til å inngå i og reflektere et større bilde av sammensatte og komplekse faktorer. Vi definerer også nasjonal trafikksikkerhetskultur som verdier, og knytter diskusjonen til aksept for paternalistiske trafikksikkerhetstiltak og nullvisjonen.

## Bakgrunn og målsettinger

Den foreliggende studien sammenlikner trafikksikkerhetskultur i Norge og Hellas for å undersøke i hvilken grad dette kan forklare det ulike trafikksikkerhetsnivået i de to landene. Norge hadde det laveste antall drepte i trafikken i Europa med 20 dødsfall per million innbyggere i 2017, mens trafikkdødeligheten i Hellas i 2017 var 69 dødsfall per million innbyggere, som var langt over EU-gjennomsnittet på 50 (ETSC 2018).

Vi definerer trafikksikkerhetskultur som felles og sikkerhetsrelevante måter å oppføre seg på i trafikken, felles normer for slik atferd, og dermed felles forventninger om andres adferd i trafikken. I tillegg, inkluderer vi også felles holdninger og verdier i definisjonen av nasjonal trafikksikkerhetskultur. Flere argumenterer for at sikkerhetskulturperspektivet har et betydelig potensial for å redusere trafikkulykker, fordi kultur utgjør en viktig risikofaktor som i dag ikke omfattes av tradisjonelle tilnærminger til trafikksikkerhet (Ward et al. 2010; Edwards et al. 2014). Sikkerhetskulturbegrepet er imidlertid nytt i vegsektoren, og det er behov for mer forskning om betydningen av trafikksikkerhetskultur for trafikksikkerhetsatferd og ulykker, og mer kunnskap om hvordan vi kan bruke denne informasjonen for å øke trafikksikkerheten. Den foreliggende studien bidrar på alle disse områdene.

Hovedmålet med studien er å sammenlikne trafikksikkerhetskultur blant profesjonelle sjåfører og privatbilister i Norge og Hellas. Studien har fem delmål:

- 1) Sammenligne trafikksikkerhetsadferd blant profesjonelle og private sjåfører i Norge og Hellas
- 2) Undersøke faktorene som påvirker trafikksikkerhetsadferden, med spesielt fokus på nasjonal trafikksikkerhetskultur
- 3) Undersøke betydningen av sikkerhetsatferd og andre faktorer for ulykkesinvolvering
- 4) Diskutere hvordan nasjonal trafikksikkerhetskultur oppstår
- 5) Diskutere sammenhengen mellom nasjonal trafikksikkerhetskultur og antall trafikkulykker i Norge og Hellas.

Vi sammenlikner sikkerhetsatferd som vi antar varierer etter nasjonalitet (for eksempel aggressiv kjøring og for høy fart etter fartsgrensene), og atferd som vi antar varierer i henhold til dimensjonen profesjonell sjåfør versus privat bilist (f.eks. bruk av bilbelte). En viktig hensikt med studien er å undersøke om de førstnevnte sikkerhetsatferdene er likere blant private og profesjonelle sjåfører fra samme land enn de er mellom private og profesjonelle sjåfører på tvers av landegrenser.

## Datakilder og fremgangsmåte

Studien bygger hovedsakelig på to metoder, kvantitative spørreundersøkelser og kvalitative intervjuer.

De kvantitative spørreundersøkelsene er gjort med 1297 respondenter. Utvalget inkluderer 596 private bilførere og 216 profesjonelle sjåfører fra Norge, samt 286 private bilførere og 199 profesjonelle sjåfører fra Hellas. Tabell S.1 viser antall respondenter i de enkelte gruppene og andelen menn.

De norske profesjonelle sjåførene ble rekruttert i siste halvdel av 2016 gjennom de norske forskernes kontakt med norske transportselskaper og fagforeninger. De norske privatbilistene ble rekruttert gjennom Postens preferansedatabase. Undersøkelser ble sendt til tre norske fylker, inkludert hovedstaden Oslo. De greske respondentene ble rekruttert gjennom et markedsføringsforskningsfirma i Hellas, som var under vitenskapelig ledelse av forskere fra NTUA. De private bilistene i Hellas ble rekruttert fra to forskjellige områder: hovedstaden Athen og en gresk øy. Dette er basert på en antagelse om at trafikksikkerhetskulturen på en øy kan være forskjellig fra hovedstaden, fordi en øy er et geografisk lukket område. Vi ønsket også å undersøke effektene av en høy andel turister på trafikksikkerhetskulturen. Vi sammenlikner i noen grad trafikksikkerhetskulturen i Athen med den greske øya i den foreliggende studien, men vi fokuserer ikke på de norske fylkene.

Tabell S.1: Fordeling av sjåfører på geografisk område og sektor.

Gruppe	Fylke/sektor	Antall	Andel	Andel menn
Privat Norge	Oslo	461	36 %	59%
	Fylke 2	91	7 %	64%
	Fylke 3	44	3 %	50%
Privat Hellas	Athen	199	15 %	64%
	Gresk øy	87	7 %	62%
Profesjonell Norge	Buss	115	9 %	93%
	Gods	101	8 %	97%
Profesjonell Hellas	Buss	100	8 %	100%
	Gods	99	8 %	99%
<b>Total</b>		<b>1297</b>	<b>100 %</b>	<b>72%</b>

Kvalitative intervjuer i studien er gjort med 61 personer. Fordelingen på gruppene, antall kvinner og aldersspenn er vist i tabell S.2. Hensikten med de kvalitative intervjuene var å få de intervjuede til å belyse og illustrere hovedtemaene og spørsmålene i spørreundersøkelsen, og å snakke åpent og fritt, slik at vi kunne få mer informasjon enn det spørreskjemaene tillot oss. Vi la vekt på å få konkrete eksempler, og vi inviterte også de intervjuede til å snakke om i hvilken grad, og hvordan de eventuelt påvirkes av andre trafikanter og hva de tror påvirker felles måter å kjøre og oppføre seg på i eget land, blant egne venner og i eget lokalsamfunn.

Tabell S.2: Kjemnetegn ved intervjupersonene i de ulike gruppene i Norge og Hellas.

	Antall	Antall menn	Aldersspenn
Privat Norge	10	6	46-70
Buss Norge	7	7	23-55
Gods Norge	8	7	28-55
<b>Total Norge</b>	<b>25</b>	<b>20</b>	<b>23-70</b>
Privat Hellas	16	8	22-60
Buss Hellas	10	9	46-58
Gods Hellas	10	10	40-55
<b>Total Hellas</b>	<b>36</b>	<b>27</b>	<b>22-60</b>
<b>Totalt</b>	<b>61</b>	<b>47</b>	<b>22-60</b>

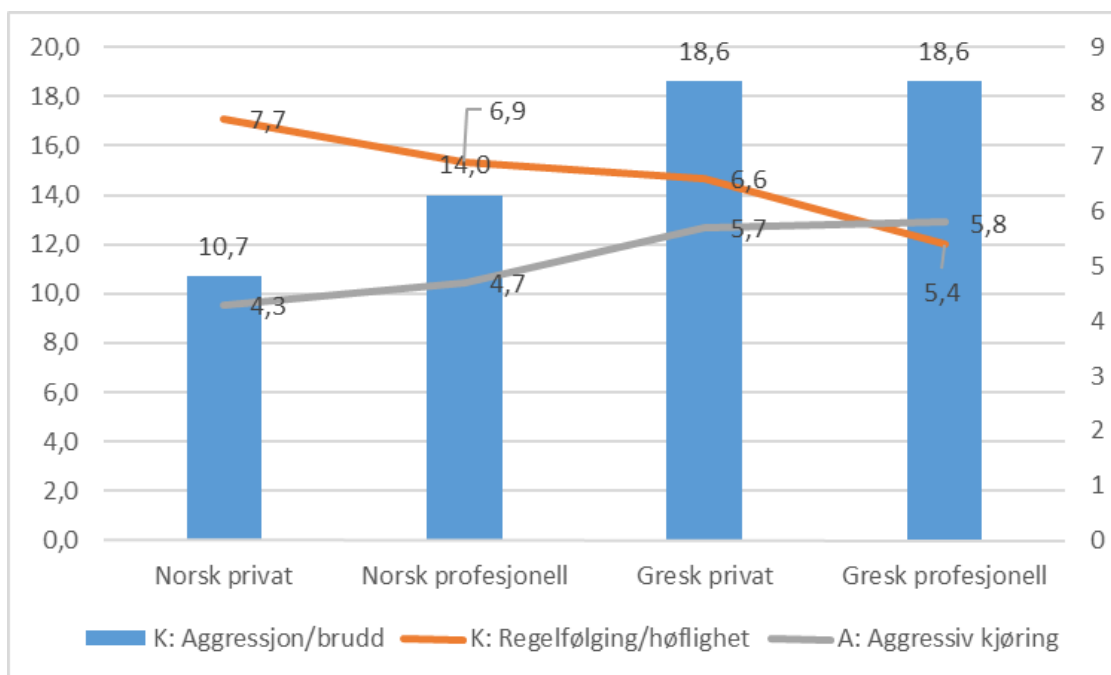
## Resultater

### Trafikksikkerhetsadferd blant profesjonelle og private sjåfører i Norge og Hellas

Det første delmålet med studien var å sammenligne trafikksikkerhetsadferd blant profesjonelle og private sjåfører i Norge og Hellas. Typer trafikksikkerhetsadferd som ble undersøkt, er aggressiv kjøring, kjøring over fartsgrensen, kjøring i alkoholpåvirket tilstand og kjøring uten bilbelte.

## Mer aggressiv kjøring blant greske bilister

Vi sammenliknet sikkerhetsatferd som vi antok varierer etter nasjonalitet (for eksempel aggressiv kjøring og for høy fart etter fartsgrensene). Basert på tidligere forskning hadde vi en hypotese om at det ville være mer aggressiv kjøring i det greske utvalget enn i det norske. Resultatene fra spørreundersøkelsen støttet denne hypotesen. Som det fremgår av den grå linjen i figur S.1, skåret de private greske respondentene i gjennomsnitt 1,4 poeng høyere enn private norske på indeksen for aggressiv kjøring. Forskjellen mellom de profesjonelle sjåførene var 1,1 poeng. Resultatene fra intervjuene støttet også hypotesen om mer aggressiv kjøring blant greske bilister. Alle de greske privatbilistene beskrev seg selv som irriterte eller aggressive sjåførere, men det gjorde ikke de norske privatbilistene. De norske sjåførene nevnte at det hender at de noen ganger blir irriterte eller sinte når de kjører, men det ser ikke ut til at det var spesielt utbredt. I tillegg sa de norske sjåførene at de i mindre grad viste irritasjon eller sinne til andre sjåførere enn de greske sjåførene. Noen av dem nevnte for eksempel at de kan bli oppgitt, at de kanskje himler med øynene, men at de ikke viser det. De norske bussjåførene sa også at de ikke viser irritasjon, men får utløp for irritasjonen sin i diskusjon med kolleger etterpå. Det står i kontrast til de greske privatbilistene, som omtalte aggressiv kommunikasjon mellom sjåførere som relativt dagligdags. De nevnte også at greske sjåførere kan få utløp for frustrasjon og anspenthet, for eksempel knyttet til finanskrisen, gjennom å vise aggresjon i trafikken. De norske sjåførene forventet i liten utstrekning irritasjon og sinne fra andre sjåførere i eget land.



Figur S.1 Illustrasjon av sammenhengene mellom to indekser for nasjonal trafikksikkerhetskultur (K) målt som deskriptive normer: Aggresjon/brudd (Min: 7, Maks: 49), Regelfølgning/høflighet (Min:2, Maks: 14) og Atferd (A) målt som Aggressiv kjøring (Min: 3, Maks: 21). Aksene til venstre angir poengene på den første indeksen, mens aksene til høyre angir poengene på de to siste indeksene.

Vår andre hypotese var at det ville være mer kjøring over fartsgrensen i det norske utvalget enn i det greske utvalget, basert på tidligere forskning. Resultatene fra spørreundersøkelsen støttet ikke denne hypotesen. Skårene for de private sjåførene i Norge og Hellas var relativt like. Det samme gjaldt de profesjonelle, selv om de greske profesjonelle skårte noe lavere enn de norske. Alle de greske privatbilistene mente at kjøring over fartsgrensen ofte forekommer, og at det er en viktig årsak til ulykker. De andre gruppene i studien mente imidlertid at de stort sett kjører i tråd med, eller under fartsgrensen. De profesjonelle norske sjåførene skilte seg for øvrig fra de greske ved at de fortalte at deres bedrifter hadde systematiske tiltak rettet mot å regulere deres fart og kjørestil, for eksempel ved at de hadde flåtestyringssystemer som registrerte fart og at sjåførene fikk tilbakemelding på dette, eller at bedriftene deres var tilsluttet tiltak av typen «På Riktig Side» fra Norges Lastebileier-Forbund, og at lederne understreker betydningen av at de kjører i tråd med forhold og fartsgrenser.

Vår tredje hypotese var at enkelte typer atferd (dvs. aggressive brudd og kjøring over fartsgrensen) ville være likere blant private og profesjonelle sjåfører innad i land, enn blant private og profesjonelle sjåfører på tvers av land, og at dette indikerer ulike nasjonale trafikksikkerhetskulturer i de to landene (felles atferdsmønstre mellom private og profesjonelle sjåfører i land). Våre resultater støttet denne hypotesen når det gjelder aggressiv kjøring, men ikke når det gjelder kjøring over fartsgrensen.

### ***Mer kjøring i alkoholpåvirket tilstand blant greske privatbilister***

Vi sammenliknet atferd som vi antok at ville variere i henhold til dimensjonen profesjonell sjåfør versus privat bilist (kjøring under påvirkning av alkohol og manglende bruk av bilbelte). Vi hadde en hypotese om at disse atferdene ville være likere mellom norske og greske private sjåfører, samt mellom norske og greske profesjonelle sjåfører, enn mellom private og profesjonelle norske eller private og profesjonelle greske sjåfører. Vi antok at dette indikerer at det å være privat eller profesjonell sjåfør ville være viktigere enn nasjonalitet i disse tilfellene. I sammenligningen av variabelen for kjøring i alkoholpåvirket tilstand, fant vi imidlertid kun signifikante forskjeller mellom private sjåfører fra Hellas og alle de andre gruppene. Dette var i tråd med antakelsen vår, men det gjaldt bare for Hellas. I de kvalitative intervjuene omtalte de greske privatbilistene det å kjøre under alkoholpåvirkning som en relativt vanlig situasjon, både i Athen og på den greske øya, spesielt i sommerferien med turister. De fleste av de greske intervjuede sa at de kjenner til mange tilfeller av kjøring i alkoholpåvirket tilstand. Dette ble for eksempel forklart med at sjansene for å bli oppdaget av politiet er små, korte avstander, og at det å ta taxi hjem etter å ha drukket alkohol er en «fremmed mentalitet» i Athen. De norske privatbilistene mente på den annen side at det er svært sosialt uakseptert å kjøre med promille, og de forventet heller ikke at andre sjåfører i Norge kjører etter at de har drukket alkohol. En nevnte for eksempel at kjøring i alkoholpåvirket tilstand kun ville være aktuelt dersom vedkommende var langt på vidda, dersom noen var skadd, dersom det stod om liv og man måtte velge.

## **Mer kjøring uten bilbelte blant greske profesjonelle sjåførere**

I sammenligningen av variabelen for kjøring uten bilbelte, fant vi mer kjøring uten bilbelte for profesjonelle sjåførere i begge land, selv om forskjellen mellom private og profesjonelle sjåførere var langt høyere i Hellas enn i Norge. Dette kan skyldes flere forskjellige faktorer. Det er kjent at forskjellen mellom private og profesjonelle sjåførers bilbeltebruk tidligere har vært langt høyere i Norge enn det som våre resultater tilsier. Den lille forskjellen mellom disse per i dag kan antakelig knyttes til det vellykkede sikkerhetsarbeid blant bedrifter, bransjeorganisasjoner (for eksempel Norges Lastebileier-Forbund) og myndigheter. I 2009 oppga litt over halvparten av tungbilførere i Norge at de brukte bilbelte, mens andelen var nesten 90 % i 2015. Det ser ut til at forskjellene mellom grupper i land når det gjelder å kjøre uten bilbelte i noen grad også følger nasjonale mønstre. Dermed er kanskje denne forskjellen også påvirket av nasjonale normer knyttet til bruk av bilbelte, i tillegg til at den påvirkes av det vi har referert til som profesjonelle sjåførers generelt lavere bruk av bilbelte, som til en viss grad synes å være redusert i Norge de siste årene. Vi kan antakelig bruke det samme argumentet for å tolke resultatene knyttet til kjøring under alkoholpåvirkning. De intervjuede greske privatbilistene mente at kjøring med bilbelte har økt i det greske samfunnet i de siste årene. De sa likevel at kjøring uten bilbelte fortsatt var relativt utbredt i samfunnet av de samme grunner som de mente forklarer at kjøring i alkoholpåvirket tilstand var relativt utbredt. De intervjuede greske privatbilistene understreket at fraværet av et effektivt trafikkløst politisk er den viktigste årsaken til usikker atferd og lovbrudd i trafikken. Ingen av de norske privatbilistene sa at de kjører uten å bruke bilbelte. En av dem sa at vedkommende i noen få spesielle tilfeller har kjørt uten bilbelte: «Har kjørt kanskje 20 meter ned til postkassen, det har hendt. Det er på hytta på landet.». Flere av de intervjuede norske profesjonelle sjåførene nevnte at de har sett et skifte i bruken av bilbelte blant tungbilførere; at bruken har økt betraktelig. De foreslo at det kan indikere en kulturell endring på dette området. Det ble imidlertid også nevnt at manglende bilbeltebruk er akseptert hos noen yrkessjåførere.

## **Faktorer som påvirker trafikksikkerhetsadferd, med spesielt fokus på nasjonal trafikksikkerhetskultur**

Det andre delmålet med studien var å undersøke faktorene som påvirker trafikksikkerhetsadferden, med spesielt fokus på nasjonal trafikksikkerhetskultur. Vi måler nasjonal trafikksikkerhetskultur som deskriptive normer, det vil si felles forventninger til andre sjåførers atferd i trafikken i eget hjemland.

## **Nasjonal trafikksikkerhetskultur påvirker adferd gjennom oppfatninger av hva som er «normalt»**

Figur S.1 viser skårene på to indekser for nasjonal trafikksikkerhetskultur målt som deskriptive normer: Aggresjon/brudd (blå stolper) og Regelfølgning/høflighet (rød linje). Figur S.1 indikerer at de greske sjåførene forventet mer aggressiv kjøring blant andre trafikanter i sitt land, mens norske sjåfører generelt forventet mer kjøring i tråd med trafikreglene. Våre multivariate analyser tyder også på en sammenheng mellom respondentens egen trafikksikkerhetsadferd og atferdene som de forventet av sjåfører fra sitt eget hjemland. Dette skyldes antagelig at deres egen atferd i noen grad begrunnes og legitimeres ved at de oppfatter visse typer oppførsel som «normal» på vegene i sitt eget hjemland, hvor de vanligvis ferdes. Vi konkluderer dermed med at studien indikerer at nasjonal trafikksikkerhetskultur påvirker trafikksikkerhetsadferd gjennom sjåførers oppfatning av hva som er «normalt» og forventet fra sjåfører i sitt eget land.

Vi hadde en hypotese om at vi ville se like skårer på indeksene for nasjonal trafikksikkerhetskultur mellom private og profesjonelle sjåfører fra samme land. Resultater fra sammenligninger av gjennomsnittlige skårer støttet delvis denne hypotesen. Greske profesjonelle og private sjåfører hadde tilsvarende gjennomsnittsskårer på den nasjonale trafikksikkerhetskulturindeksen som måler aggresjon og brudd, men norske profesjonelle og private sjåfører hadde signifikant forskjellige skårer på denne indeksen. Det siste støtter ikke vår hypotese. Vi diskuterer dette under.

### **De profesjonelle sjåførenes situasjon i trafikken**

Figur S.1. viser at privatbilister i begge land skårte høyere på indeksen for høflighet/regelfølgning blant andre sjåfører i eget land. Dette indikerer at de attribuerer høyere grad av regelfølgning og høflighet til andre sjåfører i sine land enn det profesjonelle sjåfører gjorde. Dette kan skyldes at profesjonelle sjåfører har forskjellige erfaringer, posisjoner og perspektiver enn det de private sjåførene har. De kvalitative dataene våre tyder på nettopp dette. De intervjuede profesjonelle sjåførene, både i Norge og Hellas understreket at andre sjåfører som ikke kjører tungbil, viser en manglende forståelse for tungbilers begrensinger i trafikken. Andre sjåfører skjønner ikke at tungbiler trenger mer tid til å akselerere, at de stopper på en annen måte og at de trenger mer plass. Flere av de profesjonelle sjåførene nevnte at de har opplevd at det kan føre til irritasjon fra andre trafikanter.

Basert på tidligere forskning, antok vi at sikkerhetsatferdene til profesjonelle sjåførere ville være påvirket av arbeidsrelaterte variabler som organisasjonskultur, opplevd tidspress og stress og (sub)sektor eller sektorfokus på sikkerhet, i tillegg til demografiske variabler. De separate analysene for profesjonelle sjåførere indikerte at nasjonal trafikksikkerhetskultur generelt var viktigere enn organisatoriske og arbeidsrelaterte faktorer for de ulike trafikksikkerhetsatferdene. Vi fant imidlertid at organisatorisk sikkerhetskultur også hadde en viktig påvirkning på de profesjonelle sjåførenes sikkerhetsatferd. Det indikerer at en positiv organisasjonskultur kan redusere usikker adferd, og kanskje også den (negative) effekten av nasjonale trafikksikkerhetskultur på trafikksikkerhetsadferd. Tidspress og stress bidro signifikant til aggressiv kjøring, og de greske godssjåførene skårte betydelig høyere på indeksen for dette enn de norske. De intervjuede profesjonelle sjåførene i Norge og Hellas fortalte om erfaringer med tidspress og stress og press fra kunder. En viktig forskjell mellom de greske og de norske profesjonelle sjåførene er at de sistnevntes bedrifter ser ut til å arbeide mer systematisk med å regulere sjåførenes fart og kjørestil, for eksempel gjennom flåtestyringssystemer. Flere nevnte også betydningen av å få betalt per time, og at det å ha innslag av provisjon for kjørte km kan ha negative konsekvenser for fart og kjørestil.

### **Kraften i sosiale bånd**

Vår studie tyder på at respondentenes medlemskap i flere ulike sosiokulturelle grupper påvirker deres sikkerhetsadferd i trafikken. Sikkerhetsadferden til profesjonelle sjåførere ble påvirket av deres medlemskap i arbeidsorganisasjoner: organisatorisk sikkerhetskultur påvirket sjåførenes atferd. Det betyr at tiltak rettet mot organisasjonskultur i transportbedrifter kan redusere antall dødsulykker og personskader i trafikken.

Resultatene viser også at venners trafikksikkerhetskultur var en av de viktigste variablene som påvirker sikkerhetsatferden til privatbilister. Det er vanskelig å trekke direkte konklusjoner om implikasjoner for tiltak basert på dette, men det indikerer at trafikksikkerhetsadferd i stor grad er sosiokulturelt betinget, og at det (gjen)skapes i sosiale sammenhenger. Styrken på venners («peers») trafikksikkerhetskultur indikerer også at noen sosiale grupper (dvs. våre venner) er viktigere enn andre. Fremtidig forskning bør se nærmere på hvordan sikkerhetstiltak kan dra nytte av denne kraften i sosiale bånd.

Den foreliggende studien viser også hvordan geografisk tilhørighet kan påvirke trafikksikkerhetsadferd og normer. Analysene indikerer en betydelig sammenheng mellom det å bo på den greske øya og det å ha en noe høyere skåre på ulike typer negativ sikkerhetsatferd, spesielt det å kjøre over fartsgrensene. Dette gjaldt også kontrollert for demografiske variabler. Tidligere forskning har også indikert at lokalsamfunn eller geografiske områder kan være en viktig kilde til trafikksikkerhetskultur. I tråd med dette, bidro den greske øya signifikant i både analysen av aggressiv kjøring og kjøring over fartsgrensene. Dette kan tyde på at øya skiller seg fra de andre geografiske områdene i vår studie på disse spesielle aspektene ved trafikksikkerhetskultur.

I de separate analysene for privatbilistene, så vi at utdanningsnivå bidro til aggressiv kjøring og manglende bruk av bilbelte. Det betyr at økt utdanningsnivå gir mindre av disse atferdene. Kjønn bidro også, og det indikerer generelt mindre brudd blant kvinnelige sjåførere.



## **Aksept for paternalisme, nullvisjon og fokus på individets frihet**

Vi definerer og måler også nasjonal trafikksikkerhetskultur som verdier og holdninger, med fokus på personlig frihet og aksept for paternalisme. Det norske Stortinget vedtok nullvisjonen i 2002. Nullvisjonen er en klargjøring av at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller hardt skadd i trafikkuulykker, som blant annet innebærer et økt og systematisk fokus på det Elvebakk (2015) kaller for paternalistiske tiltak, som begrenser individets frihet til å ta risiko. I tråd med dette, forventet vi en høyere aksept for paternalistiske tiltak og lavere vektlegging av individets frihet til å ta risiko i trafikken blant de norske respondentene enn blant de greske. Resultatene våre støttet bare delvis denne hypotesen. De greske respondentene skåret høyere på indeksen for vektlegging av personlig frihet til å ta risiko i trafikken, men de skåret også høyere enn de norske på indeksen for aksept for paternalisme. Selv om det kan fremstå som et paradoks at de greske respondentene både er for økt individuell frihet og økt paternalisme, kan deres høyere verdsetting av paternalisme reflektere et større opplevd behov for slike tiltak blant greske bilister. Det så vi særlig i de kvalitative dataene, hvor de intervjuede for eksempel etterlyste flere og bedre politikontroller, bedre infrastruktur osv. I tillegg, viser tidligere studier alvorlige svakheter ved styringen av trafikksikkerhet på alle nivåer i Hellas (Papadimitriou et al., 2015). Dette kan forklare det greske paradokset om at de greske respondentene tilsynelatende både ønsker mer inngripen for å øke trafikksikkerheten og mer individuell frihet til å ta risiko enn de norske respondentene. Som forventet, fant vi også relativt like skårer da vi sammenliknet gjennomsnittene for nasjonal trafikksikkerhetskultur målt som aksept for paternalisme og fokus på individuell frihet til å ta risiko i trafikken mellom grupper innad i land, men signifikant forskjellige da vi sammenliknet på tvers av land. Dette indikerer at verdiene og holdningene reflekterer nasjonal trafikksikkerhetskultur, målt som verdier og holdninger. Tidligere studier indikerer sammenhenger mellom verdier/holdninger og trafikksikkerhet. I tråd med dette, fant vi også i våre regresjonsanalyser sammenhenger mellom nasjonal trafikksikkerhetskultur, målt som verdsetting av individets frihet til å ta risiko i trafikken, og respondentenes egen risikotaking i trafikken: aggressiv kjøring, kjøring over fartsgrensen, kjøring med promille. Fremtidig forskning bør undersøke hvordan disse sammenhengene kan forklares teoretisk.

## **Betydningen av sikkerhetsatferd og andre faktorer for ulykkesinvolvering**

Det tredje delmålet med studien vår var å undersøke betydningen av sikkerhetsatferd og andre faktorer for ulykkesinvolvering.

## Sammenhengen mellom atferd og ulykker

Tabell S.3 viser antall respondenter i hver gruppe, gjennomsnittlig kjørelengde per respondent i gruppene, andel ulykker blant respondentene i hver gruppe og estimert ulykkesrisiko i snitt for respondentene i hver gruppe. Totalt 214 respondenter rapporterte at de har vært involvert i en ulykke i løpet av de siste to årene. Dette gjelder 10 % av de private norske bilførerne, 17 % av de private greske bilistene, 16 % av de profesjonelle norske bilførerne og 36 % av de greske profesjonelle sjåførene. Vi har sammenstilt disse dataene med data for sjåførenes egenrapporterte kjøring og beregnet ulykkesrisiko. Vi ser at de greske respondentene i begge grupper har nesten dobbelt så høy risiko som de norske respondentene. Andelen på 36 % ulykkesinnblanding i det profesjonelle greske utvalget er overraskende høyt. Det er imidlertid viktig å merke seg at ulykker i studien vår refererer til hendelser som minimum innebærer materiellskade. Dermed kan ulykker, slik vi bruker det her, referere til hendelser som spenner fra ødelagte sidespeil til dødsulykker.

Tabell S.3: Estimert gjennomsnittlig tusen kilometer kjørt de siste to årene med bil eller tungt kjøretøy, inkludert andel respondenter som svarte at de hadde vært involvert i en trafikkulykke (minimum materiellskade) i løpet av de siste to årene, og estimert risiko for ulykke, basert på selvrapporterte antall kilometer og ulykker.

Gruppe	Gjennomsnittlig kjørelengde per respondent (Km*1000)	Antall respondenter	Std. Av. Kjørelengde	Andel som har rapportert ulykker	Estimert risiko
Norsk privat	22	596	21.49	10 %	4.3
Norsk profesjonell	97	216	79.85	17 %	1.6
Gresk privat	22	286	11.42	16 %	7.8
Gresk profesjonell	122	196	73.24	36 %	3.0

På bakgrunn av tidligere forskning forventet vi at sjåførenes ulykkesinvolvering ville være relatert til deres sikkerhetsatferd (for eksempel aggressiv kjøring). I tråd med dette fant vi at aggressiv kjøring var relatert til respondentenes selvrapporterte ulykkesinvolvering, men sammenhengen var bare signifikant på 10% -nivå. I kontrast til tidligere forskning, fant vi ikke at verken alder eller kjønn bidro signifikant til ulykkesinvolvering. Vi fant imidlertid en tydelig sammenheng mellom (gresk) nasjonalitet og ulykkesinvolvering. Sammenhengen skyldes til en viss grad aggressiv kjøring, men bare delvis, siden effekten av nasjonalitet fortsatt er betydelig, selv om vi kontrollerer for aggressiv atferd. Dermed synes dette forholdet også å skyldes andre nasjonale variabler som vi ikke har målt. Dette indikerer et viktig område for fremtidig forskning.

Vi fant også en signifikant sammenheng mellom sjåførenes ulykkesinvolvering og kjørelengde. Det var spesielt viktig å kontrollere for dette i vår studie, siden årlig gjennomsnittlig kjørelengde for private og profesjonelle sjåfører var svært forskjellig. Som forventet, bidro den profesjonelle greske sjåførvariabelen (som hadde 36 % ulykkesinvolvering) med det sterkeste bidraget i analysen av begge grupper. Vi antar at dette i noen grad også kan skyldes at de greske profesjonelle sjåførene har kjørt lengst, men vi ser at de også har en høyere risiko for ulykkesinvolvering (dvs. kontrollert for kjørelengde). Vi forventet, på bakgrunn av tidligere forskning, at arbeidsrelaterte variabler som tidspress og stress, sektor og rammebetingelser ville påvirke ulykkesrisikoen for profesjonelle sjåfører. I analysen som bare involverte profesjonelle sjåfører, fant vi en sammenheng mellom stress/arbeidspress og ulykkesinvolvering.

## Spørsmål til fremtidig forskning: Hvordan oppstår nasjonal trafikksikkerhetskultur?

Det fjerde målet med studien vår var å diskutere hvordan nasjonal trafikksikkerhetskultur oppstår. Vi har ikke robuste nok data til å svare godt på dette, så vårt bidrag på dette området må først og fremst betraktes som velfunderte forslag til fremtidig forskning. Vi presenterer i det følgende seks slike forslag.

(1) De intervjuede understreket for det første at trafikksikkerhetskultur skapes i interaksjonen mellom trafikanter. Dette er i tråd med tidligere forskning, som indikerer at felles normer kontinuerlig skapes og gjenskapes gjennom interaksjon mellom trafikanter i trafikken. Bjørnshau (2014) har beskrevet hvordan interaksjon mellom trafikanter kan skape dynamiske prosesser som endrer forventninger, normer og til slutt også trafikreglene. Når vi diskuterer den høyere forekomsten av aggressiv kjøring i sørlige land sammenlignet med land lenger nord, bør vi også ta faktorer som påvirker interaksjonen med i betraktning. De intervjuede la vekt på en rekke ulike faktorer, som vi diskuterer under.

(2) Den antatt viktigste faktoren som ble nevnt av de intervjuede, i tillegg til interaksjonen mellom trafikanter, er det greske politiets (utilstrekkelige) håndhevelse av trafikreglene. Tidligere forskning viser en betydelig sammenheng mellom politihåndhevingsnivået i land og bilisters atferd. Flere av de greske intervjuede mente at det greske trafikpolitiet ikke håndhever trafikreglene ordentlig og systematisk, men at de sjekker fører og kjøretøy mer spontant og tilfeldig. De la vekt på at dette bidrar til negativ trafikksikkerhetskultur, fordi sjåførene ikke i stor nok grad erfarer at usikker atferd sanksjoneres av politiet. Spørreundersøkelsen indikerer mindre respekt for trafikreglene blant de greske respondentene enn blant de norske, som kan være relatert til graden av politihåndhevelse. Framtidig forskning bør undersøke hvordan slike ulike håndhevingspraksiser kan bidra til ulike nasjonale eller regionale trafikksikkerhetskulturer.

(3) For det tredje, er det viktig å ta i betraktning hvordan infrastruktur kan legge premissene for interaksjon i trafikken og således bidra til å influere trafikksikkerhetskultur. Vi kan tenke oss at dårlig merkede veger, dårlig utformede vegkryss, veger med for lav kapasitet etc. kan påvirke kvaliteten på trafikantinteraksjonen negativt og skape frustrasjon og aggresjon. De greske bussjåførene nevnte at finanskrisen førte til mangelfullt vegvedlikehold, og at dette påvirker kjøring og samhandling i trafikken. Dette er et spørsmål som bør undersøkes videre i fremtidig forskning.

(4) For det fjerde, mente de greske profesjonelle sjåførene at finanskrisen har påvirket den greske kjørekulturen negativt gjennom å påvirke førernes følelsesmessige tilstand. De sa at greske sjåfører ble mer ansente i de siste årene av finanskrisen, og at det medførte at de hadde lettere for å «eksplodere» i trafikken. De mente at greske sjåfører får utløp for sine personlige frustrasjoner knyttet til dårlig økonomi og usikkerhet når de samhandler med andre i trafikken, og at det resulterer i aggressiv og uforsiktig kjøring.

(5) Et femte forhold som de intervjuede la vekt på i diskusjonen omkring hva som kan skape nasjonal trafikksikkerhetskultur var føreropplæringen og de normene som signaliseres til kommende sjåfører gjennom opplæringen. Det er ikke urimelig å forvente at nasjonal trafikksikkerhetskultur, forstått som våre forventninger til andre trafikanter (for eksempel graden av aggresjon blant andre trafikanter), til en viss grad kan normaliseres gjennom føreropplæringen. Dette er imidlertid bare spekulasjon og indikerer et område for fremtidig forskning.

(6) Et sjettede forhold som de intervjuede la vekt på er sjåførenes alder og erfaring. Vi kan også referere til dette som sammensetningen av trafikanter som samhandler i vegsystemet. Vår studie indikerer at demografiske egenskaper (for eksempel kjønn, alder, utdanningsnivå) påvirker sjåførenes atferd i trafikken. Dermed vil en aldrende sjåførpopulasjon (for eksempel som i Norge) trolig påvirke førernes atferd, interaksjon og dermed også trafikksikkerhetskulturen. I tillegg kan sammensetningen av ulike typer trafikanter (for eksempel sårbare trafikanter, motorsykler, tunge kjøretøy) trolig også påvirke samspillet. I dette henseende bør det nevnes at det greske trafikkbildet generelt inneholder mer motorsykler enn det norske. Dette kan påvirke samhandling og dermed kanskje også nasjonal trafikksikkerhetskultur. Dette er også et interessant område for framtidig forskning.

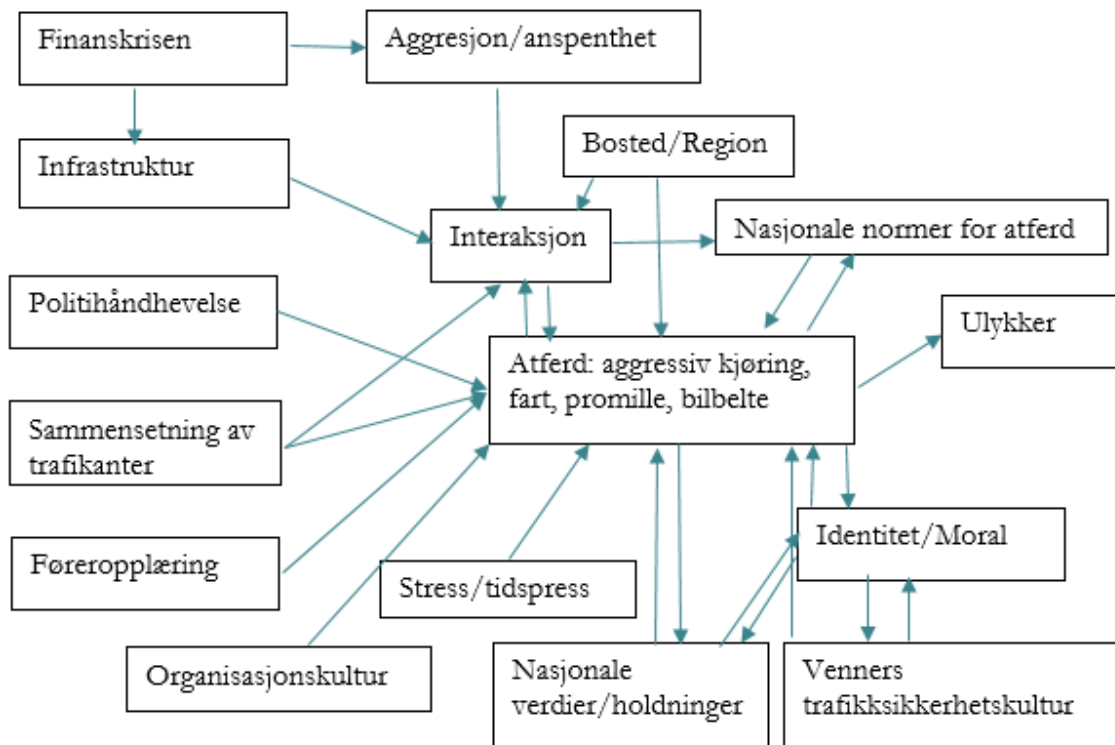
## Sammenhengen mellom nasjonal trafikksikkerhetskultur og trafikkulykker

Det femte delmålet med studien var å diskutere sammenhengen mellom nasjonal trafikksikkerhetskultur og antall trafikkulykker i Norge og Hellas. Det avgjørende spørsmålet i diskusjonen av sammenhengen mellom nasjonal trafikksikkerhetskultur og trafikkulykker er om, eller i hvilken grad, nasjonal trafikksikkerhetskultur er en årsak til usikker atferd som gir høyere ulykkesrisiko, eller et symptom på en rekke forhold som bidrar både til negativ trafikksikkerhetskultur, negativ atferd og høy ulykkesrisiko. I diskusjonen over, foreslo vi på bakgrunn av resultatene fra de kvalitative intervjuene og tidligere forskning at seks faktorer kan bidra til å skape nasjonal trafikksikkerhetskultur:

- (1) Interaksjon
- (2) Infrastruktur
- (3) Politihåndhevelse
- (4) Utdanning
- (5) Finanskrise
- (6) Sammensetningen av trafikanter.

Det er viktig å huske at disse faktorene kun er ment som forslag som bør følges opp videre i framtidig forskning. Flere av disse faktorene brukes allerede som sentrale forklaringer på hvorfor vi finner variasjon mellom nasjonale ulykkesstatistikker. Det unike bidraget i den foreliggende studien er at vi også knytter disse faktorene opp mot felles mønstre for atferd i trafikken og felles normer for hva som er «normalt» og forventet av trafikanter i ulike land; altså nasjonal trafikksikkerhetskultur. Dette har vi beskrevet både ved hjelp av kvalitative og kvantitative data. Vi har imidlertid ikke gjort noen systematiske undersøkelser av sammenhengene mellom disse faktorene og nasjonal trafikksikkerhetskultur, og det er et tema som bør følges opp i videre forskning. Sammenhengene mellom disse ulike faktorene er antakelig kompleks, og krevende å studere.

Figur S.2 gir en illustrasjon av mulige sammenhenger som bør undersøkes i fremtidig forskning, basert på dataene i det foreliggende prosjektet. På den ene siden kan det tenkes at sjåførers atferd i noen grad «følger» av infrastruktur, politihåndhevelse og opplæring, og at disse faktorene er tilstrekkelige for å forklare forskjeller mellom trafikkdødeligheten i ulike land. Samtidig vil det ofte være en uforklart restfaktor som gjerne kan skyldes andre faktorer som man ikke har klart å måle (jf. Ward et al. 2010). Selv om infrastruktur og opplæring kan legge føringer på interaksjonen, kan det også tenkes at interaksjonen i seg selv skaper en dynamikk hvor nye normer utvikles (jf. Bjørnskau 2014), som er mer eller mindre sikre og som ikke nødvendigvis «følger» av infrastrukturen. Vi så for eksempel at respondentene og de intervjuede på den greske øya rapporterte om andre atferdsmønstre og normer for atferd enn de øvrige respondentene. På samme måte kan det tenkes at det i visse sosiale grupper utvikler seg visse normer som foreskriver usikker atferd i trafikken, til tross for god opplæring, infrastruktur og politihåndhevelse. Våre analyser viser for eksempel betydningen av venners trafikksikkerhetskultur for egen atferd. I tillegg så vi at de greske intervjuede bilistene dels forklarte aggresjonen (som vi så var relatert til ulykkesstatistikken) blant greske trafikanter ved å vise til interaksjonen i seg selv. De la vekt på at aggresjon i trafikken «avler aggresjon», eller at det oppstår negative spiraler med selvforsterkende aggresjon i trafikkbildet. Dette illustrerer igjen det selvstendige bidraget til interaksjon som kilde til kultur. I tillegg ble det også nevnt at den greske finanskrisen forsterker dette ved å gjøre greske bilister ansente, nervøse og «klare til å eksplodere» i trafikken. I Figur S.2 viser vi en illustrasjon av mulige sammenhenger som bør undersøkes i fremtidig forskning, basert på dataene i det foreliggende prosjektet.



Figur S.2 Illustrasjon av mulige sammenhenger som bør undersøkes i fremtidig forskning, basert på dataene i det foreliggende prosjektet.

Det at vi i våre resultater fant en sterk sammenheng mellom venners trafikksikkerhetskultur og egen atferd, tyder nettopp på at ytre faktorer ikke alltid gir en tilstrekkelig forklaring på hvorfor visse former for kultur oppstår. Styrken med et kulturelt perspektiv er at det åpner opp for å analysere hvordan normer for atferd skapes i sosial interaksjon. Vi har sett at slike normer for atferd er viktige, fordi de er relatert til mer eller mindre sikker atferd, som i sin tur er relatert til ulykkesinvolvering. Våre resultater tyder på at nasjonal trafikksikkerhetskultur ser ut til å inngå i, og reflektere et større bilde av sammensatte og komplekse faktorer, som bør undersøkes i videre forskning.

## Metodologiske begrensninger

*Utvalgene er ikke representative.* Dersom vi skal trekke konklusjoner om eksistensen av ulike nasjonale trafikksikkerhetskulturer basert på den foreliggende studien, er det viktig å huske at de nasjonale utvalgene ikke nødvendigvis er representative. Vi sammenlignet demografiske kjennetegn ved de privatbilistene i utvalget med aggregerte data for personer med førerkort for personbil i de to landene, og fant at kvinner er underrepresenterte i det norske utvalget, og at andelen bilførere på 55 år og eldre er underrepresentert i begge de nasjonale utvalgene, men særlig i Hellas. Analysene indikerer at begge variablene er relatert til lavere forekomst av aggressiv kjøring. Resultatene viste også at utdanningsnivået var høyere i det norske utvalg av privatbilister, men vi mangler objektive data som vi kan sammenlikne med på dette området. Til tross for at utvalgene av privatbilister antakelig ikke er helt representative, mener vi likevel at vi kan trekke konklusjoner om eksistensen av ulike nasjonale trafikksikkerhetskulturer av tre hovedgrunner:

Den første grunnen er at vi kan bruke de profesjonelle sjåførene som en referansegruppe, som vi kan anta er representative, fordi de stort sett har samme kjønn, relativt lik alder og antakelig også samme utdanningsnivå. Når vi sammenlikner de profesjonelle på det viktigste aspektet ved nasjonal trafikksikkerhetskultur som vi måler, dvs. aggressiv kjøring, ser vi at forskjellen mellom de norske (4,7 poeng) og de greske (5,8 poeng) profesjonelle er et poeng på indeksen for aggressiv kjøring. Dette er omtrent den samme forskjellen som mellom de norske (4,3 poeng) og greske (5,7 poeng) privatbilistene.

Den andre grunnen er at vi får tilsvarende resultater når vi fokuserer kun på sammenliknbare grupper. Vi har valgt å sammenlikne menn fra Oslo og Athen, med videregående skole eller 3-4 års universitetsutdanning, og som er mellom 27 og 55 år. Da kontrollerer vi for effektene av bosted, kjønn, utdanning og alder. Sjåførene fra Oslo som passer med disse karakteristikken skårer 4,7 poeng på indeksen for aggressiv kjøring, mens tilsvarende sjåfører fra Athen skårer 5,3 poeng. Forskjellen er statistisk signifikant på 5 % nivå. Dette tolker vi som en ikke ubetydelig forskjell. Det må bemerkes at denne sammenlikningen ikke er det samme som å gjøre en vurdering av representativitet. Populasjonene av bilister i ulike land har ulike demografiske sammensetninger (kjønn, alder), og det kan i flere tilfeller være en av forklaringene til ulike nasjonale trafikksikkerhetskulturer. Det at vi fortsatt ser en signifikant forskjell når vi kontrollerer for fire variabler, indikerer at det ikke ser ut til at forskjellene vi har sett mellom de nasjonale utvalgene av privatbilister skyldes ulike demografiske sammensetninger i utvalgene, eller skjeve nasjonale utvalg.

Den tredje grunnen er at vi fortsatt så signifikante forskjeller mellom de nasjonale gruppene på aggressiv kjøring da vi kontrollerte for demografiske variabler, og en betydelige signifikant effekt av nasjonal trafikksikkerhetskultur på atferd. Det var også skjevheter i utvalgene av personene til intervjuene. De private bilistene i Norge var generelt eldre enn privatbilistene som ble intervjuet i Hellas, og dette bør vi være oppmerksomme på i tolkningen av intervjudataene.

**Undergruppene er små.** Når vi konkluderer om forskjeller mellom subgrupper i våre utvalg, er det viktig å huske at mange av disse subgruppene er små, og at konklusjoner om deres betydning må tolkes med forsiktighet. Respondentene på den greske øya er for eksempel en liten gruppe i vårt utvalg, og de er ikke nødvendigvis representative for alle sjåfører på denne øya. Det må imidlertid i den forbindelse nevnes at vi ser et samsvar mellom de kvantitative og de kvalitative dataene for dette geografiske området.

**Selvrapporterte data.** Studien er basert på selvrapporterte data, som kan påvirkes av respondentenes minne, sannferdighet, sosiale eller psykologiske faktorer som kan påvirke rapportering etc. Sammenligninger av tverrkulturelle utvalg er utfordrende, fordi ulike nasjonale utvalg kan påvirkes av ulike referansepunkter og fordi forventninger kan variere mellom nasjonale utvalg. Graden av erfaring med undersøkelser og tillit til anonymitet kan også variere mellom nasjonale utvalg. Det er vanskelig å konkludere om dette.

**Falsk konsensus.** En potensiell kritikk som kan rettes mot vår operasjonalisering av nasjonal trafikksikkerhetskultur som deskriptive normer, kan være at denne mekanismen også kan påvirke atferd gjennom såkalt falsk konsensus. Dette innebærer at folk overvurderer utbredelsen av risikofylt atferd hos andre, blant annet for å rettferdiggjøre sin egen atferd. I motsetning til hypotesen om falsk konsensus, som innebærer at oppfatninger om andres adferd reflekterer respondentenes egen adferd, fant vi at respondentenes oppfatninger om andre sjåførers oppførsel varierte avhengig av hvilken gruppe (nasjonalt, venner) og hvilken atferd vi spurte om.

