

Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

NORSK

## Sammendrag

# Trafikksikkerhet for ansatte som kjører i arbeidet

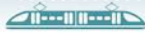
## Hva kan de ikke-profesjonelle lære av de profesjonelle?

TØI rapport 2049/2024 • Forfattere: Tor-Olav Nævestad, Jenny Blom, Ingeborg Hesjevoll • Oslo 2024 • 79 sider

Halvparten av dødsulykkene i trafikken i Norge er arbeidsrelaterte: 38 % involverer sjåførere i arbeid, mens 11 % involverer personer som kjører til/fra jobb. Det å arbeide med arbeidsrelatert trafikksikkerhet er derfor en av de viktigste måtene å redusere dødsulykkene i trafikken på. Tidligere forskning viser at tiltak virker. Enkelte tiltak for trafikksikkerhetsledelse og trafikksikkerhetskultur kan gi inntil 60 % reduksjon i ulykkesrisiko. Det er imidlertid flere organisasjoner som ikke har tiltak. I denne studien undersøker vi dette for organisasjoner med profesjonelle sjåførere i arbeid; bussjåførere (n=304) og lastebilsjåførere (n=298) og ansatte som kjører i arbeidet som ikke er yrkessjåførere («arbeidssjåførere») (n=355), basert på data fra spørreundersøkelse. Organisasjoner med arbeidssjåførere har lavere fokus på trafikksikkerhet og langt færre tiltak rettet mot arbeidssjåførenes trafikksikkerhet. Intervjudataene tyder på at det lave fokuset på trafikksikkerhet i organisasjoner med arbeidssjåførere antakelig skyldes at transport er sekundært for arbeidssjåførere. Samtidig finner vi også et potensiale for flere tiltak blant de profesjonelle sjåførene. Eksempelberegninger indikerer at inntil 26 dødsulykker i året (hypotetisk) kunne vært unngått med innføring av enkelte tiltak blant sjåførere i arbeid generelt. Dette viser det maksimale potensialet. Vi diskuterer hvilke ledelsespraksiser organisasjonene selv bør fokusere på for å bidra til å redusere arbeidsrelaterte trafikkulykker. Hovedresultatet, og det viktigste de ikke-profesjonelle kan lære av de profesjonelle er at sikkerhetsengasjement og tiltak virker. Vi diskuterer også hva som kan gjøres på samfunnsnivå for å redusere arbeidsrelaterte trafikkulykker, for eksempel tiltak for å øke lederes engasjement for sikkerhet, tredjeparter kan stille krav og trafikksikkerhetsavtrykk som et ledd i bærekraftsrapportering.

## Bakgrunn

Halvparten av dødsulykkene i trafikken i Norge er arbeidsrelaterte: 38 % involverer sjåførere i arbeid, mens 11 % involverer personer som kjører til/fra jobb. Det å arbeide med arbeidsrelatert trafikksikkerhet er derfor en av de viktigste måtene å redusere dødsulykkene i trafikken på. Det å kjøre i arbeidet er gjerne den mest risikofylte aktiviteten som ansatte er involvert i; det er her risikoen for skader er størst. Tidligere studier indikerer imidlertid at organisasjoner som har ansatte som kjører i arbeidet i liten grad har implementert systematiske tiltak for å styrke trafikksikkerheten for disse arbeidstakerne. Det er grunn til å tro at dette i enda større grad gjelder ansatte som kjører i arbeidet, men som ikke er yrkessjåførere. Vi kaller disse for



arbeidssjåførere. Disse er for eksempel rørleggere, folk som jobber i hjemmetjenesten, selgere osv.

Samtidig vet vi at økt fokus på organisatorisk sikkerhetsstyring i organisasjoner som har sjåførere i arbeid, kan øke trafiksikkerheten betydelig. Dette viser blant annet forskning knyttet til Sikkerhetsstigen for sikkerhetsledelse (Nævestad mfl. 2020a). Dette er grunnen til at Sikkerhetsstigen for trafiksikkerhetsledelse, og sjåførere i arbeid er et eget tiltak (152) i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg.

Vi har generelt lite kunnskap om eksponeringen (dvs. kjørte kilometer) til sjåførere i arbeid og pendlere. Det samme gjelder risikoen for trafikkulykker, dvs. antall ulykker per kjørte kilometer. Det finnes imidlertid noen tall i tidligere studier. I 2009 var over 50 % av 11,6 millioner personbiler registrert i 18 EU-medlemsland registrert som firmabiler. En studie fra 2011 i Storbritannia viser at kjøring i arbeid utgjør omtrent 30 % av alle reiser med bil, og at andelen arbeidsrelatert kjøring stiger til over 50 % dersom pendling inkluderes. Tidligere forskning, fra Storbritannia indikerer høyere risiko for sjåførere i arbeid, særlig for de som kjører firmabil. Den høyere risikoen ser ikke ut til å gjelde de som kjører egen bil i arbeid.

## Målene med studien:

- 1) Kartlegge i hvilken grad organisasjoner som har ansatte som kjører i arbeidet har fokus på trafiksikkerhet, og om de har tiltak for organisatorisk sikkerhetsstyring, i tråd med de ulike nivåene i Sikkerhetsstigen.
- 2) Kartlegge hva tidligere forskning sier om effektene av tiltak for organisatorisk sikkerhetsstyring for sjåførere i arbeid, i tråd med de ulike nivåene i Sikkerhetsstigen.
- 3) Kartlegge forhold som kan hemme og fremme tiltak for organisatorisk sikkerhetsstyring i organisasjoner med sjåførere i arbeid.
- 4) Utvikle en kalkulator som kartlegger potensielle effekter (dvs. maksimalt mulige) av tiltak for organisatorisk sikkerhetsstyring i organisasjoner med sjåførere i arbeid.
- 5) Utvikle beste praksiser for bruk av tiltak for organisatorisk sikkerhetsstyring i organisasjoner med sjåførere i arbeid.

## Metode

Vi bruker tre metoder i studien. Den første er en systematisk litteraturstudie for å undersøke effekter av organisatorisk sikkerhetsstyring for sjåførere i arbeid. Den andre er kvalitative dybdeintervjuer (n=10) med ledere i organisasjoner som har arbeidssjåførere, for å undersøke i hvilken grad disse har fokus på trafiksikkerhet, hvilke tiltak de har og hva som kan hemme og fremme implementering av slike tiltak. Den tredje metoden er spørreundersøkelser blant respondenter som er lastebilsjåførere (n=298), bussjåførere (n=304) og arbeidssjåførere (n=355). Vi deler de sistnevnte inn i fire undersektorer. Hensikten med spørreundersøkelsen er å undersøke engasjement for trafiksikkerhet i organisasjonene i de ulike sektorene, trafiksikkerhetstiltak på ulike nivåer i Sikkerhetsstigen, kjørestil og ulykker. I tillegg bruker vi dataene fra spørreundersøkelsen til å undersøke sammenhenger mellom ledelsespraksisene i Sikkerhetsstigen, sikkerhetskultur, kjørestil og ulykkesinvolvering.

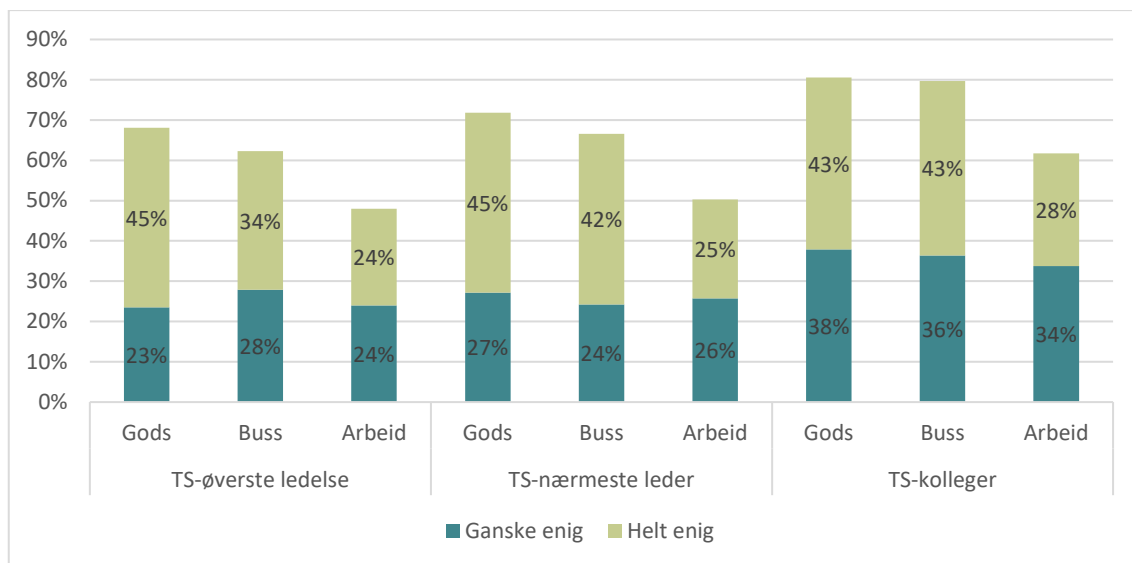
## Resultater

Litteraturstudien viser at det å arbeide systematisk med sikkerhetskultur og sikkerhetsledelse er forbundet med positive resultater for trafiksikkerheten i organisasjoner som har sjåførere i arbeid. Dette gjelder tiltak på de ulike nivåene i Sikkerhetsstigen. Robuste studier med før og etter-målinger og kontroll og eksperimentgrupper viser mellom 20 % og 60 % reduksjon i ulyk-

kesrisiko for enkelte tiltak. Dette er maksimale anslag, knyttet til bestemte tiltak i bestemte kontekster.

Vi undersøker engasjement for trafiksikkerhet og hvor utbredte de ulike tiltakene på ulike nivåer i Sikkerhetsstigen er blant profesjonelle sjåførere i arbeid; bussjåførere og lastebilsjåførere, og blant ansatte som kjører i arbeidet som ikke er yrkessjåførere («arbeidssjåførere»). Figur S 1 viser andeler (prosent) som er enige i følgende påstander:

- Trafiksikkerhet er svært viktig for den øverste ledelsen i organisasjonen hvor jeg jobber
- Trafiksikkerhet er svært viktig for min nærmeste leder
- Trafiksikkerhet er svært viktig for mine kolleger

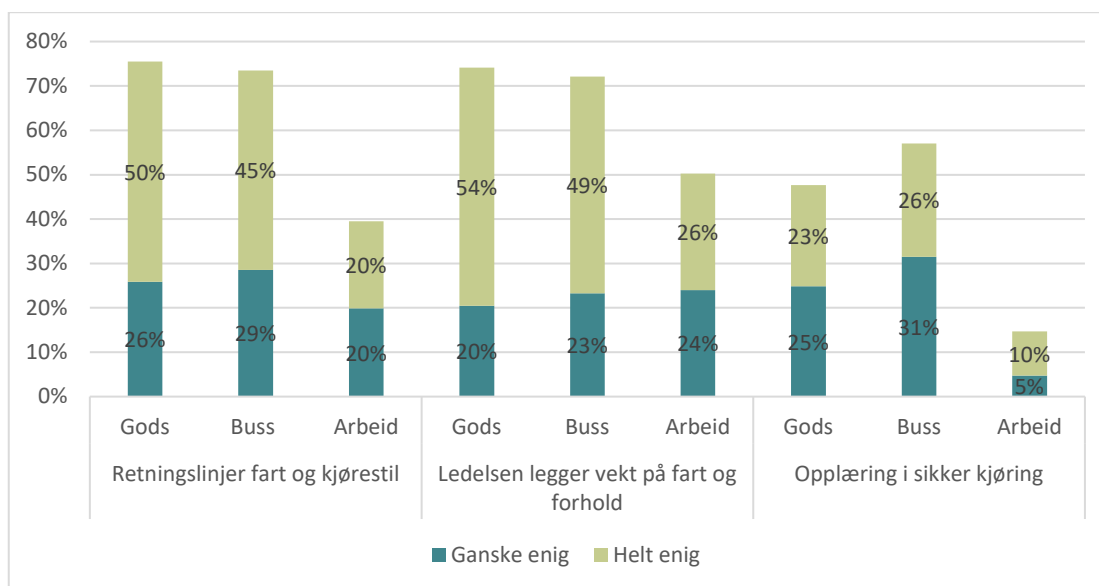


Figur S 1: Andel respondenter som er enige i tre påstander om engasjement for trafiksikkerhet, blant øverste leder, nærmeste leder og kolleger, for lastebilsjåførere (n=298), bussjåførere (n=304) og arbeidssjåførere (n=310).

Vi ser gjennomgående noe større andeler som er enige i påstandene blant lastebilsjåførene og bussjåførene, noe indikerer høyere engasjement for trafiksikkerhet i organisasjoner med profesjonelle sjåførere, sammenliknet med organisasjoner som har arbeidssjåførere. Vi ser også store variasjoner blant undergruppene av arbeidssjåførere. Dersom vi kun ser på andelen som er enige i påstanden «Trafiksikkerhet er svært viktig for den øverste ledelsen i organisasjonen hvor jeg jobber» fordelt på undergrupper av arbeidssjåførere, ser vi at omtrent 60 % er enige blant de som jobber i sektoren offentlig administrasjon, forskning, utredning, mens 36 % er enige blant de som jobber i sektoren varehandel, kommunikasjon m.m.

Vi spør også om ledelsespraksiser på ulike nivåer i Sikkerhetsstigen. Figur S 2 viser andeler som er enige i følgende påstander:

- Min arbeidsplass har tydelige og kjente retningslinjer for fart og kjørestil som ansatte som kjører i arbeidet skal følge
- Ledelsen legger vekt på at de ansatte som kjører i arbeidet ikke skal kjøre fortere enn fartsgrensene og forholdene tillater
- Arbeidsgiver har sørget for at jeg har fått opplæring i sikker kjøring i forbindelse med min kjøring i arbeidet



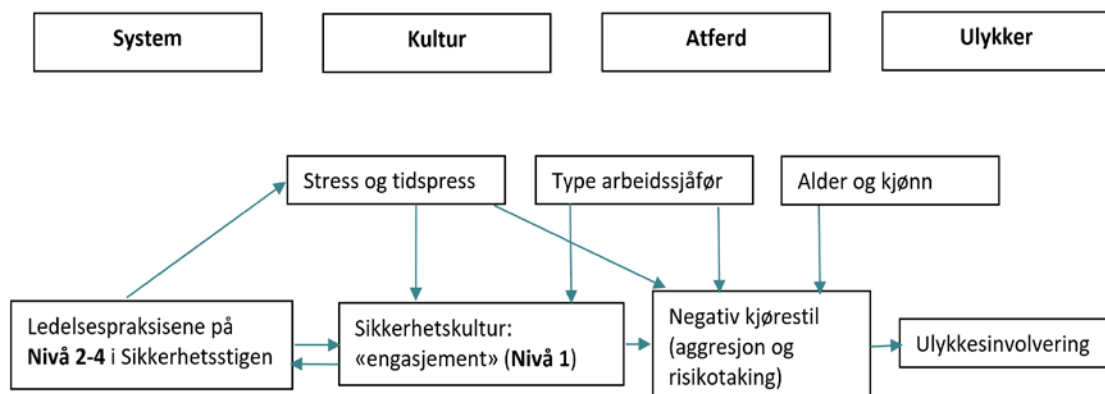
Figur S 2: Andel respondenter som er enige i tre påstander om praksiser på Sikkerhetsstigen, for lastebilsjåførere (n=298), bussjåførere (n=304) og arbeidssjåførere (n=310).

Vi ser gjennomgående større andeler som er enige i påstandene blant lastebilsjåførene og bussjåførene: Andelen som er enige i den første påstanden er over dobbelt så høye for lastebilsjåførene og bussjåførene, som for arbeidssjåførene. Når vi ser på påstanden om opplæring, er andelen som er enige blant buss og godssjåførene over tre ganger høyere enn for arbeidssjåførene. Det er stor variasjon blant undergruppene av arbeidssjåførere for påstanden om opplæring: «Helse, sosial og undervisning» har 29 % enige, mens sektoren varehandel, kommunikasjon m.m. har 9 % enige.

Vi spør også om respondentenes bedrifter har flåtestyringssystem som registrerer aspekter ved en sikker og økonomisk kjørestil. I alt 84 % svarte ja blant godssjåførene, 78 % svarte ja blant bussjåførene og 9 % svarte ja blant arbeidssjåførene. Det er altså nesten ni ganger flere som har dette tiltaket (dvs. flåtestyringssystem) blant de profesjonelle sjåførene sammenliknet med arbeidssjåførene. Litteraturstudien viser at dette tiltaket kan føre til 20 % reduksjon i trafikkulykker.

Vi finner altså at organisasjoner med arbeidssjåførere har lavere engasjement for trafiksikkerhet og at de har innført færre tiltak rettet mot arbeidssjåførenes trafiksikkerhet, sammenliknet med organisasjoner som har yrkessjåførere i arbeid. Intervjudataene tyder på at det lave fokuset på trafiksikkerhet i organisasjoner med arbeidssjåførere antakelig skyldes at transport er sekundært for arbeidssjåførere.

Vi har gjennomført flere multivariate analyser for å undersøke sammenhenger mellom respondentenes selvrapporterte ulykkesinvolvering mens de kjørte i arbeid, kjørestil, sikkerhetskultur og sikkerhetsledelse (jf. Figur S 3).



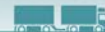
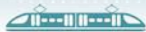
Figur S 3: Illustrasjon av antatte sammenhenger basert på resultatene av de multivariate analysene.

Våre multivariate analyser viser følgende hovedresultater om sammenhenger:

- 1) Negativ kjørestil er relatert til økt ulykkesinvolvering.
- 2) Negativ kjørestil påvirkes av sikkerhetskultur, dvs. at høyt engasjement for trafikk-sikkerhet blant egne ledere og kolleger fører til lavere grad av aggressiv og risiko-aksepterende kjørestil.
- 3) Sikkerhetskultur er relatert til ledelsespraksisene i Sikkerhetsstigen: Vi ser en sammenheng mellom høyt engasjement for trafikk-sikkerhet blant ledere og ansatte («sikkerhetskultur») og tiltak for trafikk-sikkerhet i egen organisasjon («sikkerhetsstyringssystem»). Engasjement for sikkerhet er en forutsetning for slike tiltak (sikkerhetsstyringssystem) og mange tiltak skaper antakelig et høyere engasjement (økt sikkerhetskultur). Sikkerhetsstyringssystem og sikkerhetskultur påvirker hverandre gjensidig.
- 4) Respondentenes opplevde stress og tidspress fører til mer negativ kjørestil blant respondentene.
- 5) Ledelsespraksisene på nivå 2-4 i Sikkerhetsstigen er relatert til lavere grad av stress og tidspress, antakelig fordi noen av disse handler om å redusere stress og trøtthet.
- 6) Demografiske kjennetegn (alder, kjønn) og type sjåfør i arbeid påvirker graden av negativ kjørestil. Sjåførere i arbeid som er under 26 år og mannlige sjåførere har en mer negativ kjørestil. Profesjonelle sjåførere har en mer negativ kjørestil enn arbeidssjåførere.

Det lave fokuset på trafikk-sikkerhet i organisasjoner med arbeidssjåførere og den relativt lave forekomsten av effektive tiltak viser at det er et betydelig potensiale for forbedring i denne gruppen. Studien viser også at det fortsatt er et potensiale for forbedring blant organisasjoner som har profesjonelle sjåførere i arbeid: lastebil-sjåførere og buss-sjåførere. Her er det ikke 100 % engasjement for trafikk-sikkerhet, eller 100 % utbredelse av effektive trafikk-sikkerhetstiltak.

Arbeidsrelaterte trafikkulykker utgjør omtrent halvparten av dødsulykkene, og de er et viktig fokusområde, dersom vi skal redusere antall drepte og hardt skadde. Mulighetene er betydelige, fordi arbeidsgivere har styringsrett som muliggjør restriktive tiltak, og fordi forskning viser at tiltak har effekt. Basert på norske tall for trafikkulykker, forekomsten av tiltak slik de kommer frem i denne studien og effekter av tiltak, har vi gjort hypotetiske eksempelberegninger som viser at økt implementering av tiltak fra Sikkerhetsstigen kan bidra til inntil 26 færre dødsulykker i året. Dette viser det maksimale potensialet. Vi må ta et sterkt forbehold om at det er mange faktorer som påvirker trafikkulykker blant sjåførere i arbeid og at disse beregningene kun er eksempelberegninger, som viser potensialet knyttet til slike tiltak.



Vi diskuterer hvilke ledelsespraksiser organisasjonene selv bør fokusere på for å bidra til å redusere arbeidsrelaterte trafikkulykker, som utgjør halvparten av dødsulykkene. Et hovedresultat, og det viktigste de ikke-profesjonelle kan lære av de profesjonelle er at sikkerhetsengasjement og tiltak virker. Vi diskuterer også hva som kan gjøres på samfunnsnivå for å redusere arbeidsrelaterte trafikkulykker, for eksempel tiltak for å øke lederes engasjement for sikkerhet, det at tredjeparter kan stille krav til sikkerhetsstyringssystem og sikkerhetskultur og at det å måle og redusere trafiksikkerhetsavtrykk bør bli et ledd i organisasjoners bærekraftsrapportering. Vi argumenterer også for at pendlere bør inkluderes i organisasjoners arbeid for økt trafiksikkerhet.

I studien identifiserer vi ti viktige områder for fremtidig forskning:

- 1) Vi trenger mer kunnskap om eksponering og risiko
- 2) Sammenlikne utløsende og ikke-utløsende trafikanter
- 3) Fremtidig forskning må inkludere analyser av, og tiltak for pendlere
- 4) Større utvalg av arbeidssjåfører i representative utvalg
- 5) Inkludere ledelsespraksisene på nivå 4 i Sikkerhetsstigen
- 6) Kunnskap om tiltak rettet mot motparten i ulykker
- 7) Taxisjåfører bør inkluderes i fremtidige studier
- 8) Profilering som tiltak for rekruttering og spesialtilpasset opplæring
- 9) Tvingende intelligent fartssperre
- 10) Vi trenger flere høykvalitetsstudier av tiltak

Litteraturgjennomgangen viser at vi trenger flere høykvalitetsstudier av tiltak. I litteraturgjennomgangen har vi kun identifisert to studier som har tilstrekkelig gode forskningsdesign. Dette er Wouters og Bos (2000) og Gregersen mfl (1996). Disse er i tråd med det ideelle forskningsdesignet i evalueringer av tiltak, som er å gjøre før- og ettermålinger med eksperimentgruppe og kontrollgrupper. Med et slikt design kan man for det første kontrollere for generell utvikling over tid, for eksempel forbedret trafiksikkerhet, som gjelder alle transportbedrifter, dersom man fokuserer på trafiksikkerhet som utfallsmål. I tillegg gir det bedre kontroll på årsaksforhold. Når man kun baserer seg på et studietidspunkt kan man ikke konkludere om hva som kommer først, eller hva som evt. er årsak til hva. Få av studiene er systematiske før og etter studier av organisasjoner, med eksperiment- og kontrollgrupper. Kunnskapen vi har om effekter av tiltakene er derfor forbundet med usikkerhet, på grunn av metodologiske svakheter ved de eksisterende studiene. Dette er et viktig område for fremtidig forskning.