

Sikkerhetsstyring i virksomheter

Holdninger til trafikksikkerheten



Øyvind, Fredrik, Halvor og Roger

Førord

Prosjektoppgaven inngår som en del av kurset «Sikkerhetsstyring i Statens vegvesen» som er arrangert for Statens vegvesen av Universitetet i Stavanger og gjennomføres høsten 2014. Vi har valgt Sikkerhetsstyring i virksomheter – Holdninger til trafiksikkerheten som en overskrift.

Bakgrunnen er vår interesse for trafiksikkerhet og adferd.

Deltakerne i prosjektgruppa:

- Roger Brenden, Utekontrollen Region øst
- Øyvind Opheim, Utekontrollen Region øst
- Fredrik Robertsson, Veg avdelingen Region øst
- Halvor Hirkjølen, Trafikant avdelingen Region øst

Først vil vi takke veileder Professor Ove Njø for kyndig veiledning spesielt med utforming av spørreskjema. Vi vil også takke alle som har tatt seg tid og villig har svart på vårt spørreskjema og gjort det mulig for oss å skrive denne prosjektoppgaven. Videre må vi få rette en takk til arbeidsgiver som har gitt oss muligheten til å delta på dette kurset.

Forord	1
1. Innledning	4
1.1 Reisepolicy i Statens vegvesen.....	4
1.2 Bakgrunn for valg av oppgave.....	4
1.3 Problemstilling.....	5
2. Teori.....	6
2.1 Trafikksikkerhets policy i Statens vegvesen.	6
2.2 Kultur.....	7
2.3 Samfunnssikkerhet.....	8
2.4 D. Zohar / Accident Analysis and Prevention 42 (2010) 1517-1522	8
2.5 Beyond » best practice» Johnson.....	8
2.6 ISO 39001	10
2.7 Antagelser.....	10
3. Metode og Metodikk.....	11
3.1 Tidligere studier.....	11
3.2 Spørreskjema	12
3.3 Beskrivelser og tanker til undersøkelsen	13
3.4 Empiri	13
4. Empiri	14
4.1 Fakta til ettertanke	14
4.2 Svarene fra spørreundersøkelsen.	15
4.2.1 Innen hvilket fagområde jobber du?.....	15
4.2.2 Hva er viktigste faktor i «Nullvisjonen» for deg.....	16
4.2.3 Kjenner du til «trafikksikkerhetspolicy».....	17
4.2.4 Har du gjennomført «Grunnkurs i trafikksikkerhet».....	18
4.3 Mobilbruk.....	18
4.3.1 Jeg snakker i mobiltelefonen generelt når jeg kjører.	18

4.3.2	Telefonen ligger løst i midtkonsollen og ringer.....	19
4.3.3	Når det kommer en SMS mens jeg kjører.....	20
4.3.4	Når jeg leser – sender SMS er det.....	21
4.4	Bruk av Bilbelte.....	22
4.4.1	Jeg bruker bilbelte når.....	22
4.5	Fart.....	23
4.5.1	Jeg kjører over fartsgrensen når.....	23
4.5.2	Når jeg kjører over fartsgrensen er det i.....	24
4.6	Forbilledlig?.....	26
4.6.1	Er du enig i at ansatte i Statens vegvesen skal være ett forbilde.....	26
4.6.2	I hvilken grad er du med din trafikkadferd ett forbilde.....	26
4.7	Refleksjon.....	27
5.	Drøftinger.....	27
5.1	Diskusjon.....	28
5.2	Konklusjon.....	30
5.3	Tiltak.....	31
	Litteraturliste.....	32
	Vedlegg:	33
	Vedlegg 1 Reisepolicy.....	33
	Vedlegg 2 Retningslinjer for kjøretøy i Statens vegvesen.	39
	Vedlegg 3 Spørreskjema.....	44

1. Innledning

1.1 Reisepolicy i Statens vegvesen

I Statens vegvesen har vi mange visjoner og policyer. Noen av disse sier noe om hvordan de ansatte i Statens vegvesen skal reise i jobben. Statens vegvesen stiller kjøretøy til disposisjon for å kunne utføre arbeidsoppgaver som: myndighetskontroller, måling på vegnettet, byggherrekontroller i forbindelse med funksjonskontrakter og anleggskontrakter samt en rekke andre oppgaver(1). Dette er ett sitat fra noen retningslinjer vi må forholde oss til. Det finnes også en Reisepolicy som skal fortelle oss på hvilken måte vi skal komme fra A til B og hvilke valg vi har(2).

I denne studien ønsker vi å undersøke om hvordan Statens vegvesens reise- og trafikksikkerhetspolicy etterleves av ansatte i Statens vegvesen på jobb og privat. Dette sett i lys av mulige *Trafikk Sikkerhets*(TS) gevinster, økte holdninger, oss som bedre forbilder i trafikkbildet, samt reduserte kostnader og økt trafikksikkerhet for de ansatte i Statens vegvesen.

Kan vi i løpet av denne oppgaven se en forskjell innad i Statens vegvesen på holdninger og adferd i trafikken i lys av etatens policy? Gruppen er spendt over to store grupper i Statens vegvesen nemlig Veg og TK. Det er spennende å se på om det finnes forskjeller eller om det er likheter som har røtter ned til 0-visjonen og policyene til Statens vegvesen. Vi kommer til å kartlegge via et spørreskjema om det er forskjeller mellom ansattes holdninger/adferd på jobb og privat.

1.2 Bakgrunn for valg av oppgave

Statens vegvesen har i den siste tiden hatt mange oppslag på vegveven(intranett) om trafikal adferd og holdninger i trafikken for sine ansatte. Vi i prosjekt gruppen er levende opptatt av trafikksikkerhet og syntes det var interessant tema. Ikke mindre interessant ble det etter første samling hvor Ove Njå sådde en spire i oss med sin teori om Sikkerhetsstyring i bedrifter med tanke på TS og den nye standarden ISO 39001.

1.3 Problemstilling

Vi skal i faget « sikkerhetsstyring i virksomheter» i regi av Universitetet i Stavanger lage ett prosjekt om Statens vegvesen sin sikkerhetsstyring av ansattes trafikkadferd og holdninger.

Vår problemstilling blir som følger:

Gjenspeiler 0-visjonen og intern reisepolicy seg i trafikkadferden til de ansatte i Statens vegvesen?

Hypotesen går ut på at det er forskjell i trafikkadferden for disse to grupperingene i Statens vegvesen og privat.

Vi ønsker også å forstå hvordan etatens sikkerhets policy etterleves av våre ansatte på og utenfor jobb. Etterleves policyen eller har vi skjulte holdninger i/utenfor en tjenestebil?

Hvorfor er dette temaet viktig. Vi tror at dette kan være med på å øke Statens vegvesen sitt omdømme som en stor aktør i TS arbeidet. Det er utrolig viktig at etatens ansatte på jobb og utenfor representerer etatens uttalte holdninger på jobb og privat, det bidrar til økte positive holdninger til TS.

Vi vet ikke om det er utført noen form for undersøkelse på dette, ei heller hvordan dette er i dagens Statens vegvesen, men det vi tror er at sikkerhetstenkingen kan bli meget bedre.

2. Teori

2.1 Trafikksikkerhets policy i Statens vegvesen.

Det som er førende trafikksikkerhets policyer for ansatte er i hierarkisk rekkefølge:

- Reisepolicy (se vedlegg 1)
- Retningslinjer for kjøretøy som benyttes Statens vegvesen.(se vedlegg 2)

Statens vegvesen har laget en trafikksikkerhetspolicy (NA-rundskriv nr 11/11 utgått) som skal beskrive hvordan ansatte i etaten skal opptre i forbindelse med tjenestereiser. I forhold til temaene (mobilbruk, fart og bruk av bilbelte) i denne oppgaven så sier trafikksikkerhetspolicyen svært lite om dette.

Det som blir nevnt i trafikksikkerhetspolicyen om hvordan ansatte skal opptre i trafikken er:

- Ansatte skal opptre med forbilledlig adferd.
- Ved arbeidsoppdrag på eller ved veg skal de tilsatte være korrekt antrukket og vise en profesjonell adferd.

Å opptre forbilledlig høres vagt ut. Man kan diskutere hva man legger i ordet forbilledlig. I ordbøker er ordet synonymt med et forbilde. Generelt oppfattes det som står skrevet i trafikksikkerhetspolicyen som vage og generelle formuleringer.

En policy bør være utformet slik at det ikke brukes ord eller uttrykk som kan gi forskjellige oppfatninger, uten at disse ord/uttrykk da gis en felles forståelse. De ansatte må på en enkel måte klare å opptre etter policyen.

I Statens vegvesen er det reviderte policyer som er førende. Det som er spesielt i Statens vegvesen, er at den oppdaterte og vedtatte trafikksikkerhetspolicyen, ikke er tilgjengelig under sin respektive link på intranettsidene(kun den utgåtte NA 11/11) til Statens vegvesen sine ansatte. Dette fikk vi tilbakemelding på når vi etterspurte hva Statens vegvesen legger i ordet forbilledlig

2.2 Kultur

Hva er kultur?

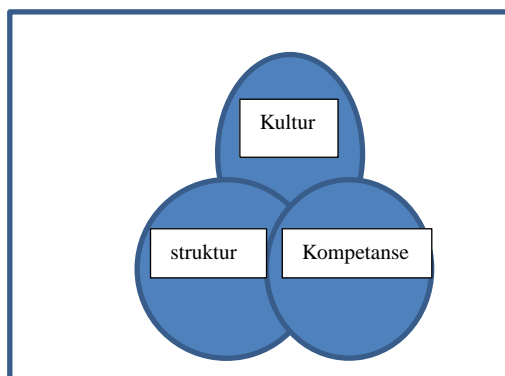
Organisasjonskultur er et mønster av antakelser- skapt, oppdaget eller utviklet av en gitt gruppe etter hvert som den lærer å mestre sine problemer med ekstern tilpasning og intern integrasjon – som har fungert tilstrekkelig bra til at det blir betraktet som sant, og til at det læres bort til nye medlemmer som den rette måten å oppfatte, tenke og føle på i forhold til disse problemene”(3, s. 269).

Kultur er en viktig faktor i trafikksikkerheten. Det å kartlegge kulturen som er tilstede og fungerer i de forskjellige enhetene i Statens vegvesen, er en viktig jobb for å kunne implementere faktorer som fungerer når vi skal utvikle etatens trafikksikkerhets kultur.

Det er viktig for enhver planlagt kontinuerlig endringsprosess å kartlegge hvordan og hvilke kulturer det er som virker i organisasjonen. I læringsboken til dr. Bang(4) omtaler han mange kulturer og subkulturer, hvordan de på forskjellige måter fungerer og til hvilken nytte de har for organisasjonen. Her beskriver også dr. Bang hvordan man kan kartlegge kulturene i organisasjonen. Enhver organisasjon har sine kulturer. Det er bare et spørsmål om de kulturene som virker er til det beste for organisasjonen. Det er også viktig at kulturen har en oppbygging med en felles kultur i bunn og subkulturer med felleskulturen som basis.

Kenneth Pettersen ved UIS har i sin forelesning mange fine perspektiver og godt argumenterte standpunkter til dette med organisatorisk kultur. Hva fungerer og hva fungerer ikke.

Organisatorisk læring er viktig å ha i organisasjonen for å oppnå en god trafikksikkerhetstenking/kultur. Kenneth presiserte at det å ha plattformer for overføring av kunnskap og læring, både formelle og uformelle er utrolig viktig for organisasjonen og kulturen.



(sikkerhetsstyring i vegtrafikken)

Det er helt essensielt at planer og prosedyrer må gjenspeiles i den interne sikkerhetskulturen og videre at det finnes kompetanse på dette området i organisasjonen.

Kan vi si at Statens vegvesen har en kultur for å tenke 0-visjonen, men liten kultur for å tenke sikkerhetsstyring av trafikkadferd for egne ansatte?

2.3 Samfunnssikkerhet

Med et samfunn i utvikling vil også dagens trusselbilder være viktige indikasjoner på risiko(5, s 21). Tanken er at ulykker innenfor høyteknologiske systemer kan forebygges og vi mener at Statens vegvesen og trafikk er et sånt system. Statens vegvesen har også en høy ambisjon å jobbe mot, nemlig 0-visjonen. Dette krever dermed mye planlegging og sikkerhetstenkning på høyt nivå. Det er derfor viktig å kartlegge trussel/farebilde for å få en god forståelse for virkemidlene, rammebetingelsene og målet(5, s. 68).

2.4 D. Zohar / Accident Analysis and Prevention 42 (2010) 1517-1522

D. Zohar sin tekst(6) handler kort sammenfattet om at det lages mange lover og regler fra organisatoriske ledelse som de ansatte skal følge. Zohar påpeker at mennesker gjør oftest ikke som de blir bed, men dem gjør som ledelsen gjør. Det vil si, om ikke ledelsen følger de oppsatte lover og regler(kultur) i sin virksomhet så vil heller ikke de ansatte følge lovene og reglene.

Her kan man dra parallellen til Statens vegvesen som organisasjon, og vegtrafikkloven som samfunnet er pålagt å kjøre i henhold til. Oppfatter samfunnet at ansatte i Statens vegvesen bryter mot vegtrafikkloven, så kommer samfunnets respekt og holdninger for vegtrafikkloven også til å minke.

Zohar mener at ledelsen har en kjempeoppgave i å være rollemodeller. Måten å være rollemodeller på må gjennomsyre en hel organisasjon for at ønsket adferd skal kunne tas i bruk.

2.5 Beyond » best practice» Johnson

Når det gjelder menneskenes adferd i trafikken så er den som regel mer kompleks enn og bare å følge lover og regler. De lovgivende myndigheter kan lage så mange lover og regler som de vil, men «forstår» ikke trafikanten/samfunnet de pålagte lover og regler, så har de også vanskelig for å akseptere den pålagde adferden. Det er her kulturbegrepet kommer inn. Har vi «vokst» opp i en kultur der det f.eks. er akseptert å kjøre over fartsgrensen, kjøre i påvirket

tilstand, kjøre uten bilbelte eller ha andre uønskede adferder i trafikken? Vil det sannsynligvis ta lang tid å snu «trafikk-usikkerhetskulturen» til en sund trafikksikkerhetskultur.

I Johnsons studie(7) så resonerer AAA-stiftelsen for trafikksikkerhet i USA at, USAs største trafikksikkerhetsutfordring ikke er et spesifikt sikkerhetsproblem, men heller hvordan det tenkes rundt alle elementene i vår trafikksikkerhetskultur. Johnson nevner at det finnes mange forslag og studier som gir effektive sikkerhetstiltak. Problemet er å få samfunnet, politikerne og det offentlige til å akseptere disse tiltakene. For at trafikksikkerhetstiltak skal få virkning i «virkeligheten» så er det viktig at tiltakene får aksept fra både politikerne og samfunnet.

Johnson nevner at om vi skal lykkes i å endre ønsket adferd i trafikken, som er et av de viktigste faktorene for å bruke sikkerhetsutstyr i trafikken(hjelm, bilbelte). Må hvert land lage regler og lover individuelt tilrettelagt for hvert enkelt lands kultur. Ser vi på USA er det der kun 21 stater som har påbud om bruk av bilbelte, selv om alle vet at det er enkelt tiltak som redder mange liv.

I en OECD-rapport fra 2008 blir viktigheten av politisk forpliktelse og støtte fra samfunnet understreket, før man eventuelt kan gå videre og implementere detaljerte krav nedover i institusjoner og det offentlige.

Hovedelementene i den nåværende beste praksis er (*de fire C-er*):

- Samfunnet (*constituency*) - hvis ikke folket krever handling, vil det ikke bli satt av nok ressurser til å innføre endringer
- Forpliktelse (*commitment*) - uten politisk vilje vil endringene bli begrensede
- Samarbeid (*cooperation*) - trafikksikkerhetsspørsmål er komplekse med mange aktører som har innvirkning på prosess og resultat. Uten meningsfylt samarbeid vil ikke endringer bli riktig eller godt nok implementert.
- Koordinasjon (*coordination*) - koordinasjon er absolutt nødvendig for integrasjon og synergi mellom ulike aktørers innsats.

Vår tilnærming til Johnsons teori er at vår trafikkadferd styres av kultur relaterte ballaster som vi har med oss eller tilegner oss. Disse ballastene kan stå i kontrast til hva som er kulturelt akseptert i samfunnet, og at dette ikke alltid innebærer at gjeldende lover og regler blir fulgt. Dette kan også stå i kontrast til den uttalte «organisatoriske trafikk kulturen» som skal følges

av ansatte i Statens vegvesen. Vi kan også se de ansatte i Statens vegvesen som et verktøy til endring av trafikkkulturen dersom vi er bra rollemodeller(*forbilledlige*).

2.6 ISO 39001

ISO 39001(8) er en standard som har som mål at TS skal sees på fra et systemperspektiv.

Standarden bygger på samspillet mellom brukerne, vegene, nødetater og omgivelsene med flere. ISO 39001 er en arbeidsmetode for å oppnå 0-visjonens mål om null drepte og hardt skadde i trafikken. ISO 39001 påvirker denne måloppnåelsen gjennom å stille krav til de ulike komponentene i vegsystemet, f.eks. vegen, kjøretøyet, førerne og sideterrenget. Hensikten med dette er å belyse at komponentene må spille på lag for å oppnå 0-visjonens mål.

ISO 39001 ønsker at organisasjoner skal bidra til hele samfunnets TS visjon (0-visjonen) og ikke bare til organisasjonens egne TS mål. Hensikten med dette er at organisasjonene sammen skal ta et samfunnsansvar. Standarden gir ikke noen konkrete forslag eller arbeidsmetode til hvordan dette skal oppnås. Det er opp til organisasjonen selv å finne ut. Årsaken er at det er vanskelig å finne en løsning som passer alle organisasjoner og deres spesifikke virksomhet.

ISO 39001 har som hensikt å fordele ut ansvaret fra de overordnede vegmyndighetene og ut til brukerne. Målet er med andre ord å få til ett delt ansvar mellom myndigheter og brukere.

Med bruk av standarden så belyses organisasjonenes egne handlemønstre. Ut fra dette bevisstgjøres de på hvordan organisasjonen selv kan unngå å bidra til ulykker. Faktorer som ISO 39001 mener organisasjonene kan jobbe bevisst med er: førerens hviletid, kjøretøyets tilstand, kjøreturplanlegging, tilstand til sjåføren (rus, utmattelse mm) og holdninger.

Summert så skal ISO 39001 fungere som en del av internkontrollsystemet i en organisasjon med hensikten å bevisstgjøre HMS-arbeid i trafikken for ansatte.

ISO 39001 er et verktøy som er aktuelt å bruke i Statens vegvesen da standarden belyser bevisstheten om ansattes adferd i trafikken. Vår prosjektoppgave belyser ansattes adferd i henhold til fart, mobil- og belte bruk. Disse elementene kan sees som noen av «samspillskomponentene» som er aktuelle i ISO 39001.

2.7 Antagelser

I denne rapport ønsker vi å undersøke hvordan de ansatte i Statens vegvesen adferd er i trafikken på jobb og privat. Bakgrunn til hvordan de ansatte i Statens vegvesen ønskes og opptrer finnes f. eks i *Etiske retningslinjer Statens vegvesen*.

Etiske retningslinjer Statens vegvesen tar opp følgende:

Enten statsansatte opptrer i egen virksomhet, i andre offentlige eller private virksomheter innenlands eller i utlandet, vil vedkommende først og fremst bli oppfattet som en representant for hans/hennes arbeidsgiver, men også for staten som helhet.[Etiske retningslinjer Statens vegvesen]

Statens vegvesen er en av de største aktørene for TS arbeidet i det norske samfunn. De *Etiske retningslinjene i Statens vegvesen* vil at de ansatte skal opptre i trafikken, på en slik måte at de kan fremstå som forbilder for andre trafikanter i samfunnet. De *Etiske retningslinjene* mener at ansatte skal opptre som forbilder både i tjeneste og privat. Dette fordi den ansatte i samfunnets øyne blir relatert til jobben sin i Statens vegvesen.

Eksempel på lovbrudd som tas opp i *Etiske retningslinjer Statens vegvesen*:

- Kjøring i påvirket tilstand.
- Grove eller gjentatte fartsovertredelser.
- Uaktsomme handlinger som kan medføre betydelig fare.

Det siste kule punktet om uaktsomme handlinger er et veldig åpent punkt men mobilbruk er en handling som vi mener kan passe her.

3. Metode og Metodikk

3.1 Tidligere studier.

Det er sendt ut spørsmål til organisasjonen om det er gjort studier som kan relateres til trafikkadferd for ansatte i Statens vegvesen. Svaret kom ifra Vegdirektoratet. De sier at det ikke er gjort mange studier av dette tema, men at det er gjort en evaluering ved innføringen av alkoholås(9). Denne evalueringen kan si oss noe om holdningene de ansatte i Statens vegvesen har til førerstøttesystemer, som har til hensikt å endre trafikkadferd og holdninger.

En kartlegging som TØI(10) har gjort, er basert på ulykkestall fra Statens vegvesen, viser en betydelig utfordring for næringer som har ansatte som kjører i arbeidstiden, men som ikke er yrkessjåfører.

Fakta:

- Sjåfører i arbeid er involvert i 36 % av dødsulykkene i trafikken
- Yrkessjåfører er involvert i 30 % av dødsulykkene

- I mange land (England, Frankrike mv.) er trafikkulykker nå den viktigste årsaken til skade og døde på jobb.
- I EU er det anslått at trafikkulykker er ansvarlig for fire av ti arbeidsulykker med dødelig utgang.
- I Norge omkom 45 yrkessjåfører og 18 som kjørte i arbeid i perioden 2005-2010

En undersøkelse av TNS Gallup, på oppdrag fra Trygg Trafikk viser at 85 % av virksomhetene har ansatte som kjører i arbeidstiden. Den samme undersøkelsen viser at det er et fåtall av virksomhetene som gjør noe for å bedre sikkerhet til de som er på vegen, selv om dette er lovpålagt gjennom arbeidsmiljøloven.

3.2 Spørreskjema

Til å innhente informasjon har vi valgt å bruke anonyme spørreskjema.

Spørreskjemaet som er tatt i bruk i denne oppgaven er selvadministrert. Respondentene leste selv spørsmålene og noterte sine egne svar på spørreskjemaet. I denne sammenheng ble spørreskjemaet utlevert/lagt i posthyller til deler av de ansatte i Statens vegvesen i Hedmark og returnert ferdig utfylt. Alle respondentene fikk de samme spørsmålene og i samme rekkefølgen, og svarene vil være vårt datagrunnlag i denne prosjektoppgaven. Utvalget var fra både T/K og veg avdelingen, men utover det tilfeldig.

En av fordelene ved spørreskjema er at man kan tilpasse informasjonsmengden til akkurat det man er interessert i. Videre kan man stille de samme spørsmålene til et stort antall mennesker. Spørreskjemaet var delt i 2 med de samme spørsmålene i begge delene. Del A gikk på adferd ved bruk av tjenestebil og del B ved kjøring i privat regi. Dette for å skille om adferden er forskjellig på jobb og privat.

Avdelingene vi har valgt som grupper for vår spørreundersøkelse er veg- og trafikk avdelingen. Bakgrunnen for denne inndelingen var om mulig og synliggjøre eventuelle forskjeller mellom avdelingene i holdningene og adferd i trafikken. Veg avdelingen har en andre linje funksjon i forhold trafikantavdelingen som er i førstelinje. De ansatte i trafikantavdelingen har en større grad av kundekontakt mot dem som er brukere av vegene veg avdelingen lager.

Med denne metoden vil det være muligheter for feiltolkning eller misforståelse av spørsmålene og en vil ikke kunne innhente tilleggsopplysninger eller ha en dialog med

informantene. På den andre siden kan en spørre mange personer de samme spørsmålene og dermed få svar som er representative for en gruppe mennesker.

Vi har valgt å fokusere på 3 områdene: mobilbruk, bilbelte og hastighet. Bakgrunnen for at vi har valgt disse områdene er Statens vegvesen sitt arbeid med 0-visjonen og trafikksikkerhetspolicyen som foreligger, med bl.a. krav om forbilledlig adferd for de ansatte. Og at vi vet med sikkerhet at disse områdene (mobilbruk, bilbelte, fart) utgjør en stor trafikksikkerhetsrisiko.

Vi har sendt ut spørreskjemaet til medarbeidere i disse avdelingene, til sammen ble det sendt ut 100 (21 svar) skjema på veg avdelingen i Hamar, 15 (12 svar) skjema på veg avdelingen i Kongsvinger og på T/K avdelingen ble det sendt ut 139 (102 svar) skjema. Når vi delte ut skjemaene på veg avdelingen på Hamar ble det på ett tidspunkt gitt kontramelding på at skjemaene ikke trengtes fylt ut da det på et senere tidspunkt ville komme en questback på mail. Ved nærmere diskusjon fant vi ut at tiden ble for knapp til å endre den opprinnelige planen.

3.3 Beskrivelser og tanker til undersøkelsen

Ved å bruke spørreskjema styrer vi veldig konkret inn på hva vi vil ha svar på. Det gir ingen rom for individuelle meningsytringer i forhold til spørsmålsstillingen.

Vi kan lese fra resultatene at det er noen av spørsmålene med oppfølgingsspørsmål som har gitt svar som vi ikke synes stemmer helt overens. f.eks. hovedspørsmål: snakking i mobil under kjøring, følges av spørsmålet om bruk av handsfree. De som svarer at de aldri snakker i mobiltelefon under kjøring, har noen ganger svart sjelden med bruk av «handsfree». Dette finner vi at vanskelig kan stemme. Det kan tyde på at spørsmålene ikke har vært helt «vanntette» og den som har svart på spørsmålet kan ha misforstått. Dette er selvfølgelig en svakhet og en risiko ved spørreskjemaer. Vi har jobbet mye med spørreskjemaet for å få det så lettfattelig og konkret som mulig.

3.4 Empiri

“Innsamlede data kalles *Empirisk* eller *empiri* og stammer fra det greske ordet *empira*, som betyr forsøk, prøve, basert på sanserfaring.”(11, s.20)

Vi leverte ut spørreskjemaet til utvalgte enheter i Statens vegvesen, og denne undersøkelsen ble gjort over 1 uker i oktober. Det kom forslag fra noen deltagere i undersøkelsen om at vi burde ha brukt en annen metode, nemlig en questback for å gjennomføre denne

undersøkelsen. Dette førte til at det ble noen uklarheter innad i prosjektgruppen som kan ha resultert i noen færre svar enn ønskelig.

4. Empiri

4.1 Fakta til ettertanke

Alle de 3 områdene er viktige med tanke på trafikksikkerheten. Bilbelte er det enkleste og mest effektive hjelpemiddelet for å redusere tallet på drepte og hardt skadde i trafikken. Av de drepte i trafikken var det i 2013 33 % som ikke har benyttet bilbelte(12, s VI), og dette er en forbedring i forhold til tidligere år.

Ulykker som typisk skyldes uoppmerksomhet fra sjåføren økte kraftig i fjor. Møteulykkene økte fra 14 632 i 2012 til 16 463 i 2013. Påkjørsler bakfra økte fra 44 332 til 48 444. Ulykker der bare én bil var innblandet økte også. Mobiltelefonen er trolig den viktigste uoppmerksomhetsskaperen bak rattet, noe som igjen er den direkte årsaken til mange av disse ulykkene(sitat NAF(13)). I tillegg er feil bruk av mobiltelefon under kjøring ulovlig og i mange tilfeller godt synlig for andre trafikanter, som igjen skaper dårlige holdninger til trafikkadferden.

Høy fart etter forholdene er en annen årsaksfaktor som dominerer i mer enn tre av ti ulykker. Sammenhengen mellom fart og alvorlige ulykker er sterkt og godt dokumentert. Det er foretatt mange undersøkelser hvor resultatet viser at det er en aksept i store deler av befolkningen for å bryte gjeldene fartsgrense. I 2013 foretok bl.a. YouGov en undersøkelse på vegne av Codan forsikring hvor kun 12 % av de spurte sa de aldri kjører over fartsgrensen mens resterende gjør det av og til eller alltid(14). Statens vegvesen har også kampanjer angående fart som «Hvilken side av fartsgrensen er du på?»

4.2 Svarene fra spørreundersøkelsen.

Totalt sendte vi ut 244 skjemaer, vi har mottatt 135 svar. Altså en svarprosent på 55,3 %

4.2.1 Innen hvilket fagområde jobber du?



Totalt antall besvarelser som vi har tatt med i undersøkelsen er 135. Disse er fordelt blant ansatte på Trafikant og kjøretøy og Veg avdelingen med 102 i T/k og 33 i Veg avdelingen.

Noen har valgt og ikke svare på alle spørsmål. Vi har allikevel valgt å bruke tallmateriale slik det foreligger.

Ved gjennomgang av resultatene fant vi liten forskjell på besvarelsene mellom veg og T/K. De største forskjellene kom på kjennskap til «Trafikksikkerhetspolicy» og gjennomført «Grunnkurs i trafikksikkerhet» i Statens vegvesen. Om kjennskap til trafikksikkerhetspolicyen svarer 94 % ja eller noe i TK, mot 87 % i veg-avdelingen. Det er 14 % større andel som har svart «noe» i veg, kontra TK og 19 % større andel ja i TK, kontra veg.

Denne forskjellen har ikke gitt noen utslag i besvarelsene. Det er få prosentpoeng som skiller og fordelingen i svarene er så godt som like avdelingene imellom. Forskjellene var så små at vi ikke har tatt hensyn til det i den videre tolkningen av resultatet.

Når vi jobbet med besvarelsene så vi at det var større forskjell på hvordan vi opptrer i tjenestebil kontra privat. Vi har derfor trukket ut noen av spørsmålene og laget grafer som viser denne forskjellen.

Grafene viser antall besvarelser i hvert tema.

4.2.2 Hva er viktigste faktor i «Nullvisjonen» for deg

T/K avdelingen svarte at for de er den viktigste faktoren i «Nullvisjonen»:

Mennesket tåleevne, 0 hardt skadd og drept i trafikken (fleste svar tilsvarer dette pkt), Mål og å- strekke seg etter, Respektere fartsgrenser, Trafikksikkerhet, Fart og rus, Tilrettelegging av veg og info ved opplæring, Ansvarsbevisst, Kunnskap, sikkerhet og info, Ulykkes reduksjon, Bygge sikre veger som tilgir menneskelige feil, Bilbelte, § 3 i vegtrafikkloven, Kontroll langs veg, Transportsystemet og Hele nullvisjonen

Veg avdelingen svarte dette:

Min adferd i trafikken, HMS i praksis, Færre hardt skadd og drepte, Null dødsulykker, TS, Mennesket

Dette er kommentarene tatt ut ifra svarene. Alle kommentarene er gode og de kan forankres i «0-visjonen».

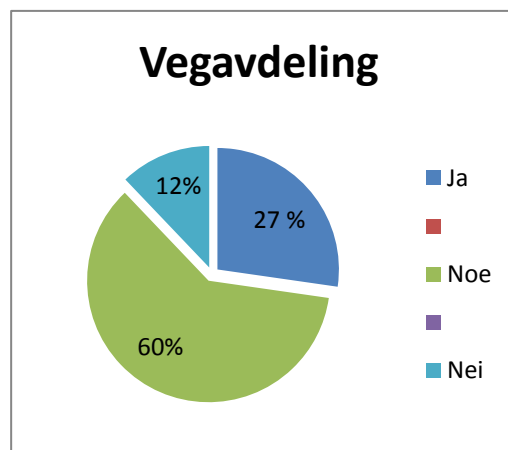
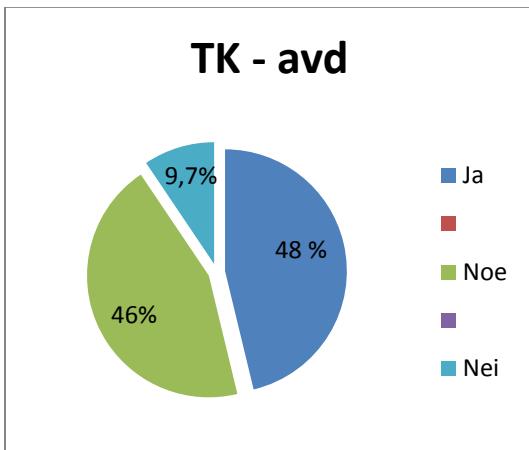
49 % har ikke besvart dette spørsmålet. Denne lave svarprosenten tror vi kommer av en dårlig «layout» på spørreskjemaet. Og at noen ikke svarer fordi det tar lengre tid enn bare å krysse av som resten av skjemaet består av. På dette spørsmålet måtte respondenten besvare med egne ord.

4.2.3 Kjenner du til «trafikksikkerhetspolicy»

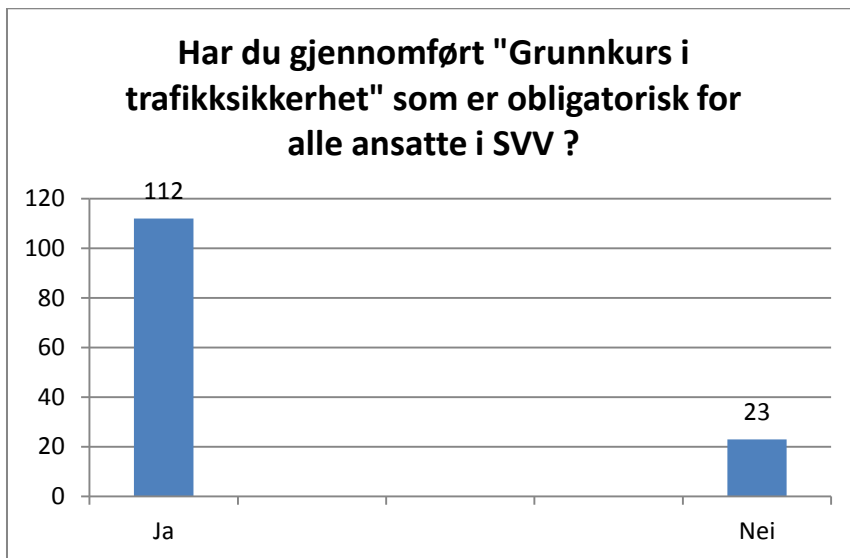


På spørsmål om deltagerne kjenner til Statens vegvesens «Trafikksikkerhets og miljøretningslinjer for kjøretøy» i Statens Vegvesen svarer 41,4 % ja og 49 % noe. 9,6 % svarer at de ikke kjenner til dette.

Forskjellen mellom de to avdelingene fordeles slik



4.2.4 Har du gjennomført «Grunnkurs i trafiksikkerhet»

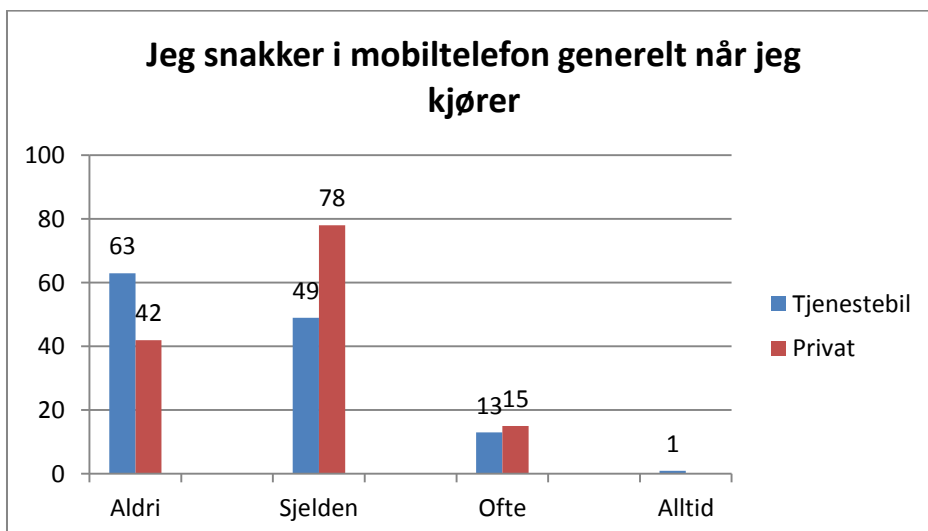


I trafiksikkerhets og miljøretningslinjene for Statens vegvesen står det beskrevet at «Grunnkurs i trafiksikkerhet» er obligatorisk for alle ansatte. Ved spørsmål om det er gjennomført svarer 17 % nei. Er dette godt nok implementert i organisasjonen?

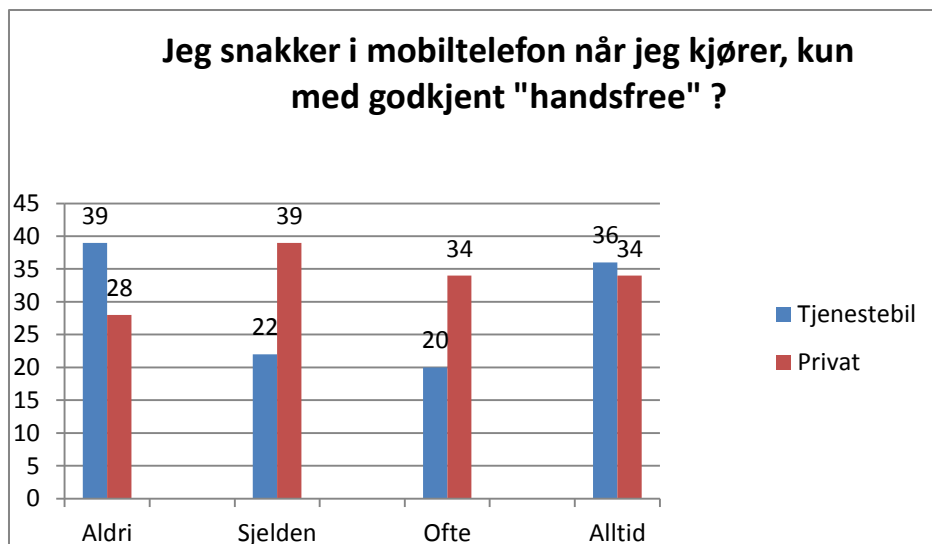
Det er 10 % større andel som svarer ja hos de som jobber i TK. 85 % i TK mot 75 % i Veg avdelingen

4.3 Mobilbruk

4.3.1 Jeg snakker i mobiltelefon generelt når jeg kjører.

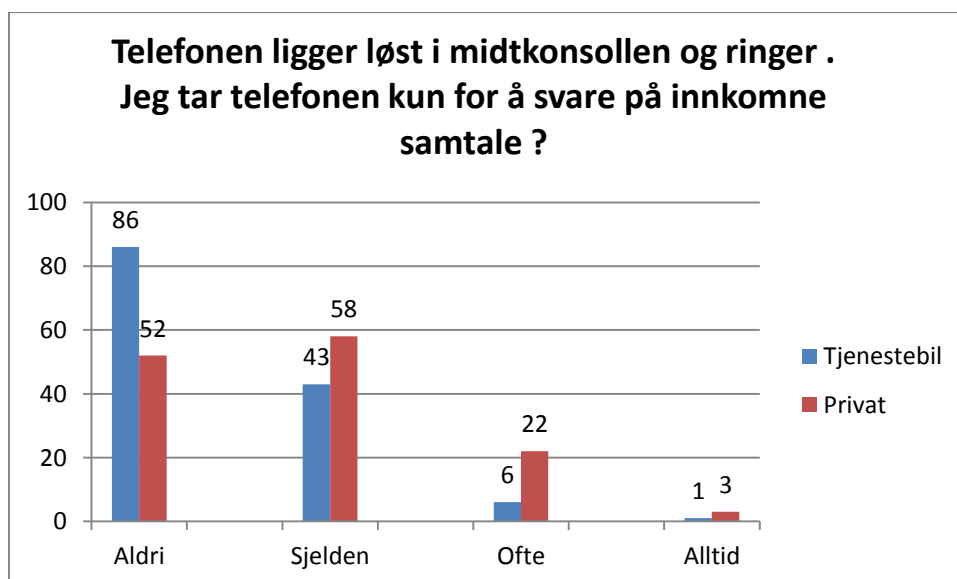


Det er en stor andel som aldri eller sjelden snakker i mobil under kjøring. Det er en klar tendens til at ansatte snakker mere i mobiltelefon under kjøring privat enn i tjeneste.

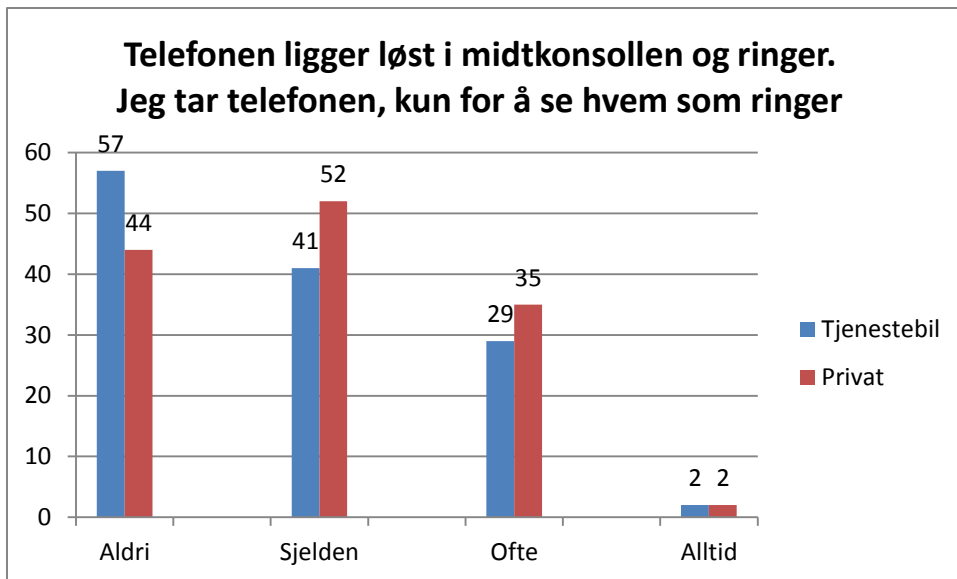


Besvarelsen på dette spørsmålet kan tolkes om at flere har misforstått spørsmålet eller innehar mer kunnskap om lovverket. De som har svart aldri kan ha kunnskap om at de fleste tjenestebiler ikke har montert inn godkjent handsfree, og derfor svarer aldri, eller at de aldri prater i mobiltelefon.

4.3.2 Telefonen ligger løst i midtkonsollen og ringer.....



Her ser vi en tendens til forskjell mellom privat bruk og bruk i tjenestebil. Spørsmålet er stilt slik at en må fysisk ta telefonen for å svare. Her er det store forskjeller på hvilken praksis vi har om vi er i privatbil eller kjører tjenestebil



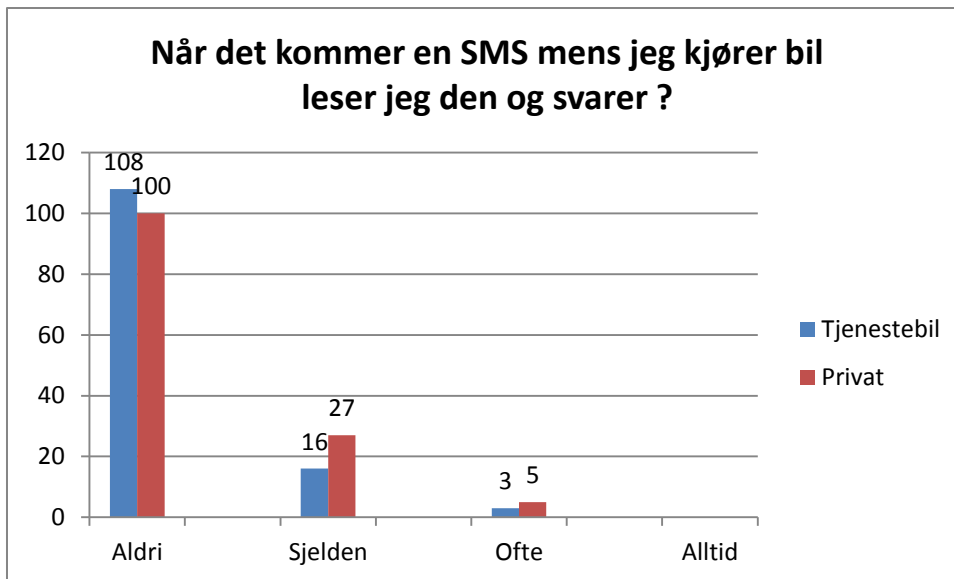
Det er flere som kun ser på telefonen og ikke svarer. Man mister fokus fra trafikkbilde ved en slik handling. Er det fordi det ansees som et mindre «lovbrudd» at vi gjør dette oftere?

4.3.3 Når det kommer en SMS mens jeg kjører



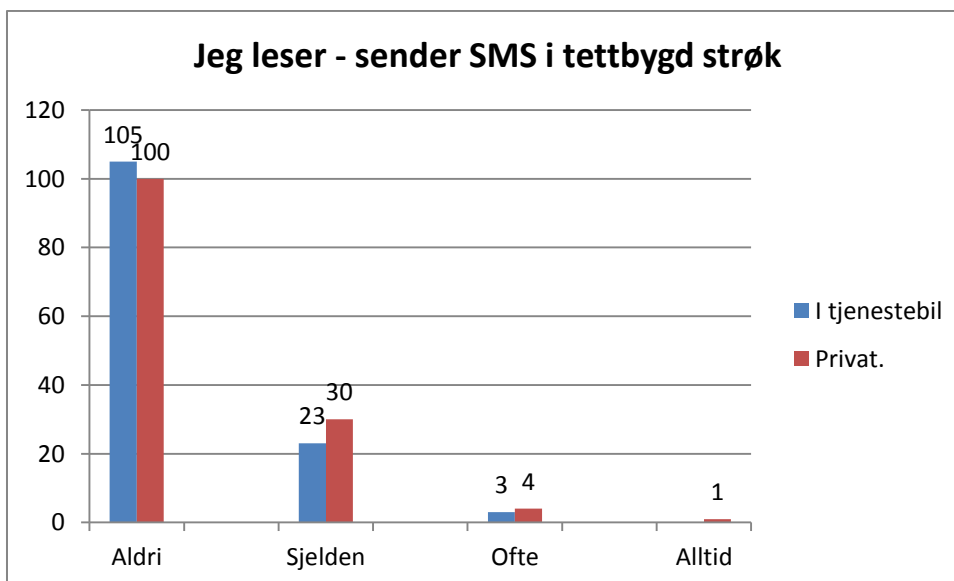
Tendensen er at flere leser SMS mens de kjører bil privat, enn når de kjører tjenestebil.

Privat leser 30 % SMS sjeldent og 14 % gjør det ofte.



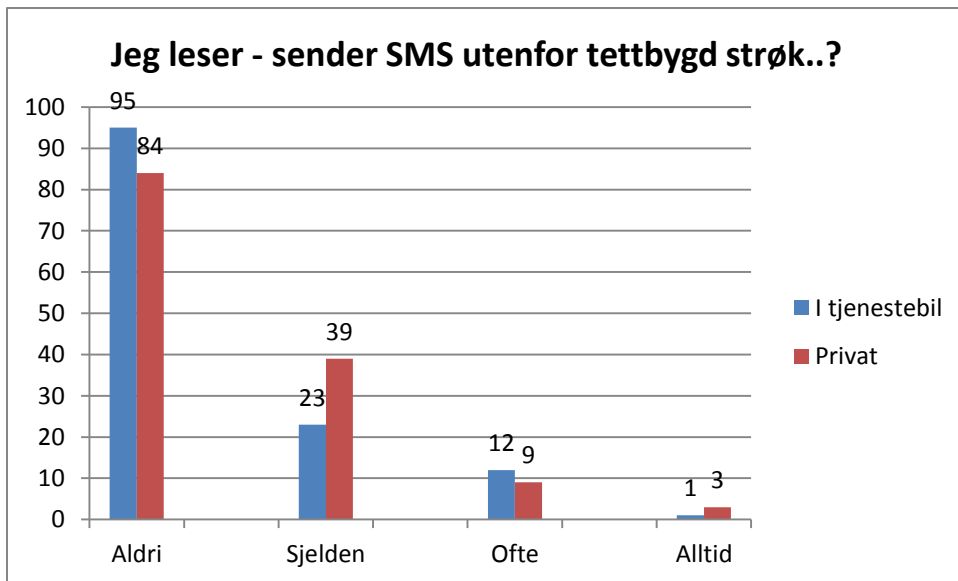
20 % sier de at de leser og sender SMS en sjelden gang når de kjører bil privat. Nesten 12 % gjør det i tjenestebil. 4 % av besvarelsene sier at de leser og sender SMS ofte mens de kjører bil privat.

4.3.4 Når jeg leser – sender SMS er det...



78 % sier at de aldri leser eller sender SMS i tettbygd strøk. Andelen synker til 70 % ved kjøring utenfor tettbygd strøk. Verd å merke seg er at «sjelden og ofte» øker forholdsvis mye utenfor tettbygd strøk. Andelen ofte øker fra 2 % innenfor til 9 % utenfor tettbygd strøk.

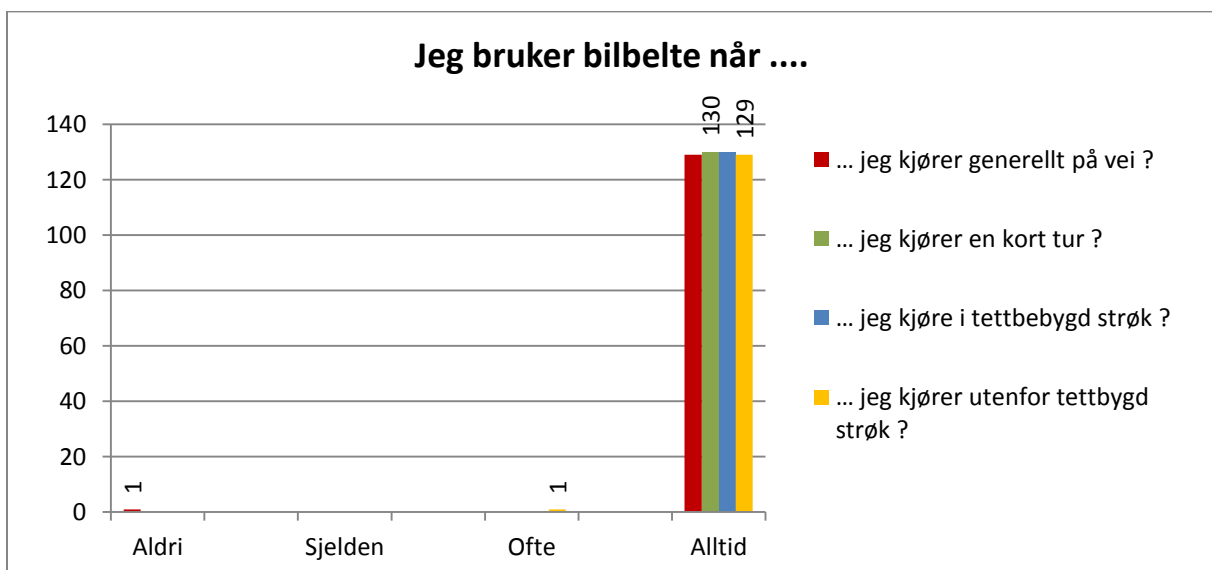
At andelen øker er ikke i seg selv veldig overraskende. Vi føler nok større trygghet for og ikke bli «tatt» og at det kanskje er mindre hendelser og konsentrere seg om, utenfor tettbygd strøk?



Vi ser samme tendens som tidligere at vi endrer adferd når vi kjører privat kontra er i tjeneste og forskjellen øker utenfor tettbygd strøk.

4.4 Bruk av Bilbelte

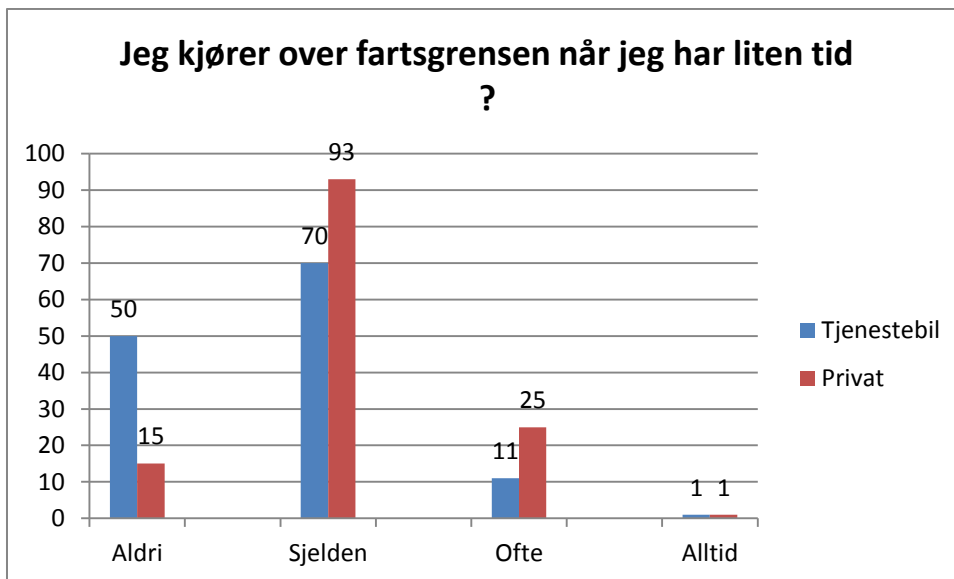
4.4.1 Jeg bruker bilbelte når....



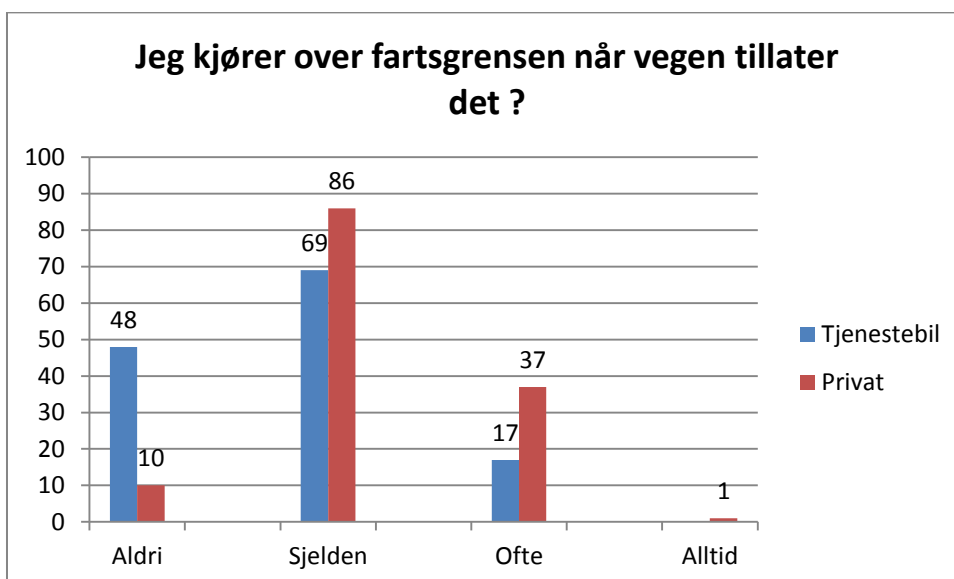
Når det gjelder bruk av bilbelte er det så å si ingen forskjell mellom privat og tjenestebil. Privat er det 100 %, men med tjenestebil er det 96 %. Dette kan ha sammenheng med at noen ikke kjører tjenestebil. Dette er nok et riktig bilde av det som er reelt. Generell bilbeltebruk i samfunnet ligger på ca. 97 % iflg Statens Vegvesen.

4.5 Fart

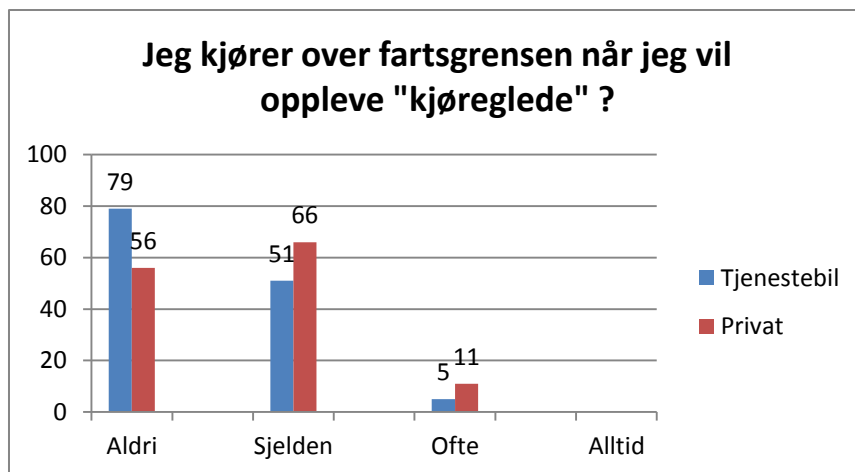
4.5.1 Jeg kjører over fartsgrensen når....



69 % sier at de bryter fartsgrensene en sjelden gang når de kjører privat. 86 % av disse sier de kjører 0- 10 km/t over grensen.

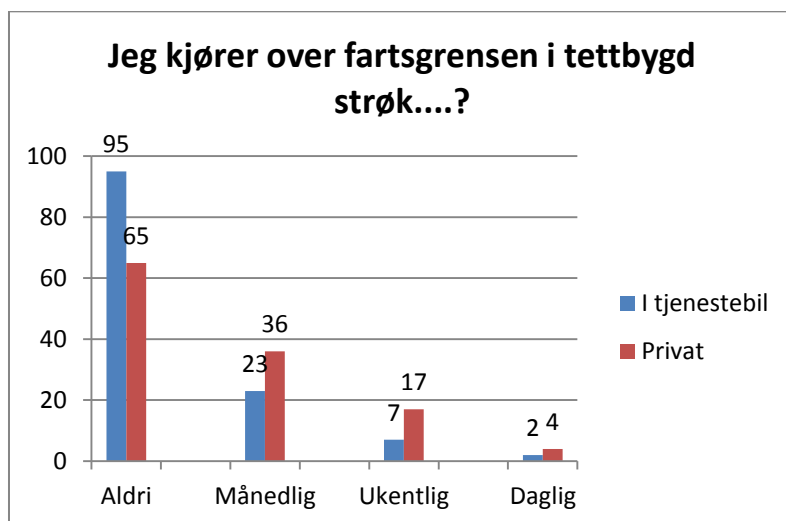


Når vegen tillater det anser vi at blir tolket til å gjelde utenfor tettbygd strøk. Besvarelsene på dette spørsmålet er likt det som er svart ved kjøring utenfor tettbygd strøk.

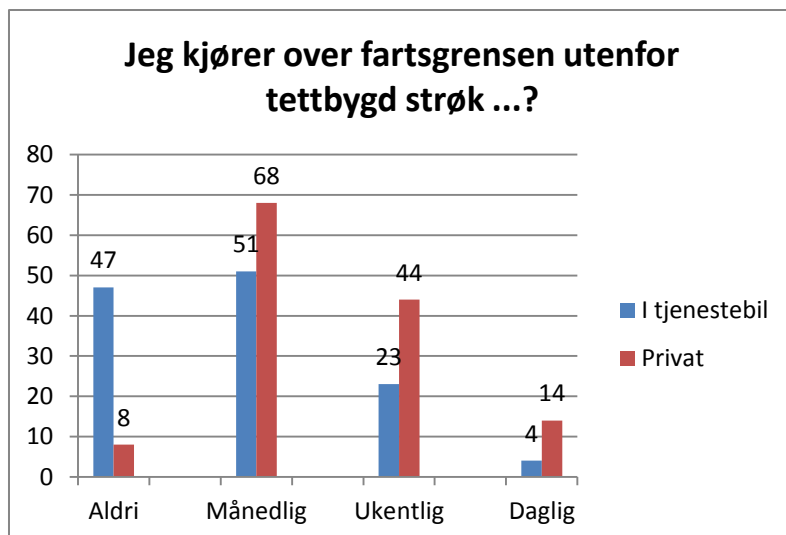


Generelt når det gjelder fart er vi mer opptatt av å holde oss til grensene når vi kjører tjenestebil enn når vi kjører privat. Når vi bryter fartsgrensene er det i hovedsak utenfor tettbygd strøk og ved midlertidig nedsatte hastigheter. Når fartsgrensen brytes kjøres det i hovedsak 0 – 10 km/t over grensen. Dette gjelder både utenfor tettbygd strøk og ved midlertidig nedsatte hastighet.

4.5.2 Når jeg kjører over fartsgrensen er det i.....

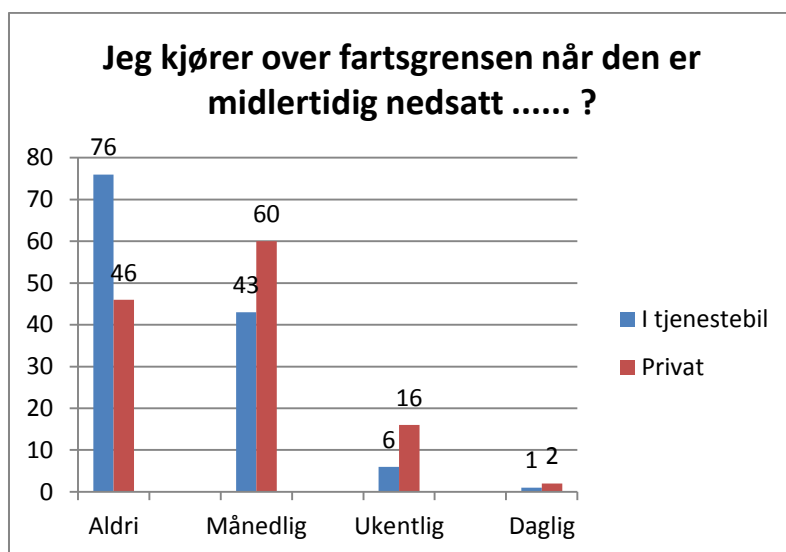


I tettbygd strøk er det få som har sagt noe om hvor mye for fort de kjører. Av 57 som sier at de kjører for fort i tettbygd strøk er det kun 15 stykker som har sagt noe om hvor mye for fort de kjører. 14 av disse sier at de kjører 0-10 km/t over grensen og 1 har sagt 10 – 20 km/t for fort.



86 % av de som kjører over fartsgrensen sier at når de kjører over fartsgrensen kjører de 0 – 10 km/t for fort. 13 % sier de kjører 10 – 20 km/t over grensen.

Det er større respekt og etterlevelse av fartsgrensen innenfor tettbygd strøk enn utenfor.



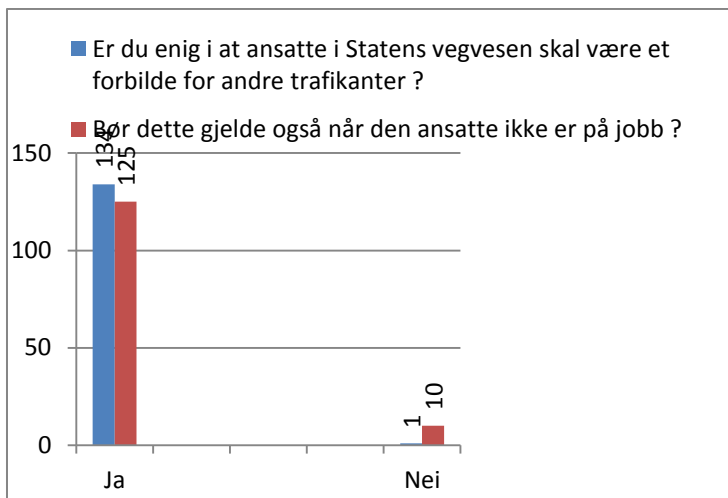
92 % av de som kjører over fartsgrensen sier at de kjører 0 – 10 km/t for fort.

8 % kjører mellom 10 – 20 km/t over fartsgrensen.

Verdt å merke seg er at 32 % sier at de bryter fartsgrensen ved midlertidig nedsatte hastigheter i tjenestebil.

4.6 Forbilledlig?

4.6.1 Er du enig i at ansatte i Statens vegvesen skal være ett forbilde....



Det er en generell enighet blant de ansatte om at de skal være et forbilde for andre trafikanter. 7,4 % av de spurte mener at dette ikke bør gjelde ved privat kjøring.

4.6.2 I hvilken grad er du med din trafikkadferd ett forbilde...



Det vi ser er at ansatte i statens vegvesen har en tendens til å ha en annen trafikkadferd privat kontra når de kjører tjenestebil.

Årsaken til dette kan være at dette med trafiksikker adferd ikke er godt nok forankret og implementert blant de ansatte. Besvarelsene rundt trafiksikkerhetspolicy og antallet som har gjennomført «Grunnkurs i trafiksikkerhet» tilsier dette. Det er ingen klar holdning på hvordan ansatte skal opptre annet en at de skal være forbilledlig og følge de etiske retningslinjene.

4.7 Refleksjon

Vi har kjørt kryssreferanser mellom de som bryter fartsgrensene, og de som snakker i mobil/leser/sender SMS. 32 % av besvarelsene sier at de både bryter fartsgrensene og reglene rundt mobilbruk. 11 % av disse har svart at de bryter fartsgrensene med 10 – 20 km/t. 80 % av disse igjen sier at de sjelden eller ofte både leser og sender SMS mens de kjører. Det viktigste vi kan lese her er at det blir gjort.

Tendensen som vi ser når det gjelder fart er lik tendensen vi så når det gjaldt mobilbruk. Det er en klar trend at vi ikke er så opptatt av å følge regelverket når vi kjører privat som når vi kjører i tjeneste.

Det vi kan lese ut av dette er at 32 % er «høyrisiko utøvere i trafikken», og at disse har holdninger Statens vegvesen som arbeidsgiver bør gjøre noe med.

Hva legger Statens vegvesen i det å opptre forbilledlig? Ved henvendelse til VD angående dette fikk vi til svar at det var svært få krav og ikke noe tydeliggjøring utover det. Det henvises til den nye reisepolicyen og der står det at ansatte i Statens vegvesen skal opptre forbilledlig. Forventingene er lite tydelige og det virker som om det er opp til hver enkelt å tolke hva som ligger i dette begrepet.

Vi tror forskjellene i adferd mellom privat og i tjeneste ville være mindre med tydelige forventinger og større fokus fra arbeidsgivers side.

5. Drøftinger

High reliability-teorien(5, s. 59) har som utgangspunkt at alle ulykker i høyteknologiske systemer kan forebygges. Teorien har en positiv tilnærming for styring av sikkerhet. HRO krever meget grundig planlagte systemer og støttesystemer som dekker opp under hovedsystemene. Sikkerheten og påliteligheten er prioritet i dette systemet. HRO bygger også på at det kontinuerlig læring i organisasjonen og en sterk sikkerhetskultur.

HRO er av mange ansett som den rake motsetningen til Normal Accident teorien til Charles Perrow(15). Normal Accident hevder at det alltid i høyteknologiske systemer før eller senere vil oppstå ulykker. HRO ansees som mer proaktiv, å brukes til å forme og utarbeide sikkerhetssystemer, mens Normal Accident derimot er mer retrospektiv enn proaktiv og brukes mest til studere inntrufne ulykker.

Normal Accidents er en detaljert analyse av komplekse systemer. Charles Perrow mener at uventede feil oppstår ved at graden av komplekse interaksjoner øker. Disse typer av systemer leder til ulykker som er uunngåelig og som ikke går å bygge eller designe bort.

Det som kan knyttes til vår prosjektoppgave er at «små begynnelse» som f.eks. å snakke i mobil, lese/sende tekstmelding, kjøre over fartsgrensen kan være starten til et hendelsesforløp som risikerer å ende i en ulykke. Det kan i tillegg skape uønsket holdning til lover og forskrifter, ved at man ser andre bryte loven, derfor gjør det sikker ikke noe at jeg gjør det også.

Et annet punkt er at det som regel er menneskene som feiler og ikke teknologien. Dette gjelder f.eks. når vi kjører bil. Dagens moderne biler har ofte god teknologi som skal hjelpe oss i å kjøre sikkert (Bluetooth telefoni, beltevarsler, fartsholder mm), men menneskelige feil og feilvurderinger vil alltid forekomme. Det er mennesker som sitter bak rattet og tar avgjørelsene på hvordan man håndterer en situasjon/hendelse.

0-visjonen mener vi inneholder en tankegang fra både HRO og Normal Accident. 0-visjonen sier at vi skal jobbe mot 0 hardt skadd og drept i trafikken, dette er HRO tankegang, men vi vet at i realiteten er dette et så komplekst system at ulykker kommer til å inntreffe (Normal Accident).

Iso 39001 er en standard for trafikksikkerhet. Standarden skal være et verktøy for å bygge sikkerhetskultur i en virksomhet. Det er flere virksomheter som har innført denne standarden. Standarden gir bedriftene mulighet til å hente ut flere sikkerhetsfaktorer for sine ansatte og gi dem muligheter som konkurrerende bedrifter ikke har (Nettbuss).

Statens vegvesen har en virksomhet som har mange ansatte kjørende i trafikken i arbeidstiden og ISO 39001 kan hjelpe til å høyne trafikksikkerhetskulturen i organisasjonen.

5.1 Diskusjon

Tendensen vi kan se utfra spørreskjemaene er at de ansatte er mindre lovlydige privat enn i tjeneste. Dette gjelder da spesielt i forhold til mobilbruk og hastighet.

Besvarelsene på bilbeltebruk er så godt som 100 % både i tjeneste og privat.

Hvorfor er det forskjell mellom lovlydigheten i tjeneste og privat?

I henhold til Etiske retningslinjer for ansatte i Staten skal ansatte opptre på en ansvarlig og trygg måte i trafikken. Dette gjelder også privat. Spørsmål er om dette er så godt forankret hos ansatte at det på en naturlig måte også blir etterlevd privat. Dette er et vesentlig spørsmål da resultatene av spørreskjemaene viser en forskjell mellom adferd i tjeneste og privat.

Spørreskjemaene viser at ansatte bruker mobiltelefon uten «godkjent» handsfree. Godkjent handsfree? Vet alle hva en godkjent handsfree er? Kan kunnskap om dette ha noe å si på svarresultatene?

Vi stiller dette spørsmålet fordi en årsak kan være at de fleste av våre tjenestebiler ikke er tilrettelagde for handsfree kommunikasjon. Er dette årsaken til at bruken er slik? eller har ansatte en adferd der de mener at det er ok å snakke i mobil uten godkjent handsfree?

Opptre vi mer lovlydige i tjenesten for at vi er mer redde for konsekvensene av å bli tatt i tjeneste kontra privat? Er det redselen for økonomiske/personlige konsekvensen større enn bevisstheten til trafikksikkerhetskonskvensen? Det er vanskelig å si hvorfor det er slik, men resultatene viser tydelig at vi ikke opptre på samme måte i fritiden som i tjeneste.

17 % av alle spurte har ikke gjennomført Statens vegvesens grunnkurs i trafikksikkerhet, til tross at Vegdirektøren har skrevet under på at dette kurset er obligatorisk for alle ansatte. Hvorfor er det slik? Kan det være at dette ikke er fulgt godt nok opp av mellomlederne? Er det da godt nok forankret i organisasjonen?

En interessant observasjon er at de aller fleste mener de opptre som et «godt forbilde» i trafikken til tross at vi ikke følger lover og regler til 100 %. Mener vi med dette at det er allment ok å bryte reglene?

Statens vegvesen har ikke publisert de nye reviderte policyene til sine ansatte. Er det en grunn for det? Vi spurte via en mail om en forståelse av ordet «forbilledlig adferd» fantes, og om hvorfor dette ikke i var kjent kunnskap i organisasjonen. Svaret vi fikk var meget forundrende. Etatens øverste instans(VD) var klar over at de tilgjengelige dokumenter som de ansatte kan finne på intranett ikke er de som er gjeldende. Dette fikk oss til å tenke at trafikksikkerhetskulturen i Statens vegvesen ikke ligger helt inn i ryggmargen til organisasjonen. Det burde den gjøre på lik linje som 0-visjonen gjør.

5.2 Konklusjon

Vi mener å ha belegg for å konkludere følgende.

0-Visjonen er godt forankret i organisasjonen, det er den som er **guide line** i all trafikksikkerhetsstenking og adferd til de ansatte i Statens vegvesen. De interne policyene derimot er etter det vi har funnet ut lite forankret, vage og gjenspeiles ikke i trafikkadferden til de ansatte.

Vi mener at skal Statens vegvesen kan ta trafikksikkerheten til sine ansatte ut i en ny dimensjon bør de vurdere å innføre en standard.

Vi mener at ved å innføre ISO 39001 i Statens vegvesen vil vi få en effekt som påvirker våre holdninger til trafikksikkerhet. Vi mener at dette også kommer til å påvirke ansatte ved privat kjøring.

Ved å innføre en standard som har trafikksikkerhet som tema vil vi kunne løfte trafikksikkerhetsarbeidet til å være en enda større del av vår organisasjon også internt.

Organisasjonen vil få økt fokus internt ved å innføre klare trafikksikkerhetsmålsetninger, med klare oppfølgingspunkt. Standarden i seg selv gir ingen klare målsettinger, men overlater det til organisasjonen selv å utarbeide dette.

Organisasjonen vil kunne drive kontinuerlig forbedringsarbeid på det interne trafikksikkerhetsarbeidet. Legge dette inn som en del av kvalitetssystemet.

Organisasjonen viser at Statens vegvesen står 100 % bak det Statens vegvesen sier. Omdømme faktoren vil øke. Statens vegvesen tar samfunnsansvaret inn i organisasjonen.

Standarden vil være med på å øke fokus fra organisasjonens side på trafikksikkerhet. Ved aktivt arbeid med dette vil dette påvirke ansattes adferd også privat. Dermed vil effekten av dette bli enda større.

Bruken av standarden gir mulighet til å påvirke de ulykkene der organisasjoner, og organisasjoners handlemønster, kan være en faktor.

5.3 Tiltak

- Innføre ISO 39001 som en standard for Statens vegvesen.

ISO 39001 bygger også på dette prinsippet om at flere tiltak kan settes i verk for å få ønsket effekt. Standarden setter tiltakene i system og følger dem opp på en bedre måte. Et levende sikkerhetssystem som setter standard for kontinuerlig forbedring og organisatorisk læring

- Utvikle «Grunnkurs i trafiksikkerhet» ved å utnytte interne resurser som:
 - Sensorer som holder kurs for ansatte i praktisk kjøring og trafikkregler.
 - Synlighet - refleks
 - Tema ulykker – bruk av bilbelte, mobilbruk og fart
 - Trafikksikre veger (vedlikehold – utbygging)
 - Kjøretøytekniske temaer.
 - Trafikk og rus
 - 0-visjonen i praksis. Enkle tiltak for å redde liv?

Statens vegvesen har på mange måter greid å implementere «0-visjonen» i organisasjonen. Vi føler oss trygge på at den er godt forankret og de fleste vet hva hovedbudskapet i visjonen er. Hvorfor er vi da ikke tydeligere på hvordan vi ønsker at trafikk adferden til ansatte i Statens vegvesen skal være?

Litteraturliste

1. SVV. Retningslinjer for kjøretøy som benyttes i Statens vegvesen. 2003.
2. SVV. Reisepolicy for Statens vegvesen. 2012.
3. Wig BB. Det er ledelse: kvalitetsledelse for det 21. århundret. [Porsgrunn]: TQM Center Norway i samarbeid med Høgskolen i Bergen; 2009. 293 s. p.
4. Bang H. Organisasjonskultur. [Oslo]: TANO; 1995. 211 s. p.
5. Terje Aven MB, Ove Njø, Kjell Harald Olsen, Kjell Sande. Samfunnssikkerhet. 2004.
6. Zohar D. Thirty years of safety climate research. 2010.
7. Johnson I. Beyond "best practice" road safety thinking and system management. 2010.
8. Njø O. Notat om "trafiksikkerhetspotensialet" i Norsk Standard NS/ISO 39001. 2014.
9. Berg BGoC. Alkolås Statens vegvesens tjenestebiler. ISBN 978-82-490-0727-1. 2011.
10. Tor-Olav Nævestad rOP. Trafikkulykker ved kjøring i arbeid- en kartlegging og analyse av medvirkende faktorer. 1269/2013. 2013.
11. Halvorsen K. Å forske på samfunnet: en innføring i samfunnsvitenskapelig metode. Oslo: Cappelen akademisk forl.; 2008. 316 s. p.
12. Vegdirektoratet. Dybdeanalyse av dødsulykker i vegtrafikken 2013. 2014.
13. Galskap bak rattet. 2014; Available from: <https://www.naf.no/presse/pressemeldinger/galskap-bak-rattet/>.
14. Faaberg M. 2013; Available from: <http://news.codan.no/pressrelease/view/1440>.
15. Perrow C. Normal Accident, Kap. 3: complexity, Coupling nad Catastrophe. 1984.

Vedlegg:

Vedlegg 1 Reisepolicy

NA-RUNDSKRIV NR 14/3

Reisepolicy for Statens vegvesen

Dette rundskriv erstatter NA-rundskriv nr 11/9.

Revidert Reisepolicy for Statens vegvesen er behandlet i etatsledermøte 12. desember 2013 og i hovedavtalemøte i Vegdirektoratet 4. februar 2014.

I den reviderte reisepolicyen tydeliggjøres det at reiser i Statens vegvesen skal effektiviseres og miljøpåvirkninger ved reising skal reduseres. Det gjøres blant annet ved at det stilles sterkere krav til at

- nødvendighet for reiser alltid skal vurderes
- alternativer til reiser (video, lync o.l.) alltid skal vurderes
- det vurderes hvor mange som det er nødvendig at deltar på reisen før reiser gjennomføres

Reiser har betydning for både økonomi, produktivitet og miljø. For Statens vegvesen medfører reiser både direkte kostnader knyttet til selve reisen, og indirekte kostnader i form av reisetid som innebærer fravær fra ordinær jobb. Stor reiseaktivitet vil også kunne ha negativ effekt på den enkeltes helse/velferd og sosialt liv.

Det er likevel slik at for mange tilsatte i Statens vegvesen er reisevirksomhet en forutsetning for at de kan utføre arbeidet sitt, blant annet utekontrollører, byggherrepersonell, grunnborere (lista er ikke uttømmende). Reisepolicyen skal ikke være til hindre eller redusere slike nødvendig reiser.

Policyen har følgende ordlyd:

«Reisepolicy for Statens vegvesen

1 Innledning

Denne policy gjelder for reiser som utføres av tilsatte i Statens vegvesen.

Statens vegvesen ønsker med Reisepolicyen å tydeliggjøre at det ved reiser skal legges vekt på kostnader, miljø og sikkerhet samt bevissthet for at stor reiseaktivitet kan ha negative effekter på den enkeltes helse.

2 Hovedprinsipper

Statens særavtaler for reiser ligger til grunn for alle reiser.

Reiser har betydning for økonomi, produktivitet og miljø. For Statens vegvesen medfører reiser både direkte kostnader knyttet til selve reisen, og indirekte kostnader i form av reisetid som innebærer fravær fra ordinær jobb. Stor reiseaktivitet vil også kunne ha negativ effekt på den enkeltes helse/velferd og sosialt liv.

Det skal alltid vurderes om reisen er nødvendig, og hvor mange som det i tilfelle er nødvendig skal være med. Alternativer til reise, som videokonferanse, Lync, telefonmøte osv skal alltid vurderes. Det er likevel slik at for mange tilsatte i Statens vegvesen er reisevirksomhet en forutsetning for at de kan utføre arbeidet sitt, blant annet utekontrollører, byggherrepersonell, grunnborere (lista er ikke uttømmende). Reisepolicyen skal ikke være til hindre eller redusere slike nødvendig reiser.

Dersom reise likevel er nødvendig, skal den gjennomføres på en så sikker, kostnadseffektiv og miljøvennlig måte som mulig. Påbudt og montert sikkerhetsutstyr skal alltid brukes under reiser.

Reiser skal planlegges, koordineres, bestilles og gjennomføres på en slik måte at de påfører Statens vegvesen lavest mulig kostnader.

Bestilling skal skje så tidlig som mulig og unødig overnatting skal unngås. Rimeligste reisealternativer skal benyttes så langt det er mulig for en effektiv og forsvarlig gjennomføring av reisen.

Den enkelte tilsatte skal påse at miljøvennlige alternativer for reisen blir vurdert, og at miljø- og sikkerhetsaspektet blir ivarettatt.

For krav til kjøretøy vises det til Retningslinjer for kjøretøy som benyttes i Statens vegvesen.

3. Reiseavtaler

Ved reiser skal avtaler for reisebyrå, hotell, leiebil osv Statens vegvesen har på reiseområdet benyttes så langt dette er mulig.

4. Bestilling av flybilletter, hotell, leiebil

Flybilletter skal bestilles via reisebyrået Statens vegvesen har avtale med. Bestilling skal primært skje på online-portal, eventuelt pr telefon eller e-post. Unntak fra dette vil kun være flyselskap det ikke er mulig å bestille online via reisebyrå. Her kan billetter bestilles direkte fra flyselskapet. Økonomibilletter **skal** benyttes ved flyreiser dersom de er tilgjengelige. Derom det ikke er benyttet økonomibilletter, skal det i reiseregninga redegjøres for årsak.

Statens vegvesen har kredittkortavtale der kredittkortet har **utsatt betaling** av økonomiklasse flybilletter fram til avreisedato. Det betyr at ved bestilling av økonomibillett fram i tid, vil kortet ikke bli belastet for flyreisen før avreisedato. Alle ansatte som reiser med fly, bør derfor skaffe seg dette kredittkortet og legge det inn i profilen til reisebyrået.

Ved overnatting på hotell, skal hotell Statens vegvesen har avtale med benyttes. Unntak vil kun være dersom det ikke er ledig kapasitet på avtalehotell eller at Statens vegvesen ikke har avtale med hotell på reisemålet. Ved bestilling av hotell via reisebyrået, vil kun avtalehotell være tilgjengelig dersom det er ledig kapasitet. Ved bestilling direkte til hotell, plikter bestiller å påse at Statens vegvesen har avtale med hotellet.

Ved bruk av leiebil skal Vegvesenets leiebilavtale benyttes. Unntak vil kun være dersom avtalefirma ikke har ledige biler eller at avtalefirma ikke er tilgjengelig.

5. Valg av transportmiddel

Kollektivt transportmiddel skal alltid vurderes. De skal benyttes med mindre dette fører til betydelige ulemper for den reisende eller Statens vegvesen. Det må også tas hensyn til den enkeltes forutsetninger og begrensninger som for eksempel funksjonshemming, som kan stille spesielle krav til reisemåte eller kjøretøy.

Dersom kollektiv transportmiddel er tilgjengelig, men for eksempel drosje benyttes, skal det i reiseregningen redegjøres for årsaken.

På kortere reiser bør sykkel eller elsykkel vurderes benyttet. Motorsykkel skal ikke brukes på reiser. Dette gjelder ikke personer som jobber med MC som en del av oppgaveutførelsen.

Ved felles reisemål for flere skal reisen samordnes for å oppnå en mest mulig miljøvennlig og kostnadseffektiv transport.

I de tilfellene kravene til transportsikkerhet kommer i konflikt med andre målsetninger, skal sikkerhetskravene ha forrang foran miljø og kostnadseffektivitet.

6. Opptreden i trafikken og på ulykkessteder/hendelser på vegen

Gjeldende lover, regler og andre rammebetingelser i trafikken skal følges.

Etaten forventer at de tilsatte opptrer forbilledlig på reiser og hvis private kjøretøy benyttes på reise bør anbefalinger til private kjøretøy som beskrevet i pkt 7 i Retningslinjer for kjøretøy følges.

Som fotgjenger forventes det at refleks brukes i mørket.

Ved arbeidsoppdrag på eller ved veg skal de tilsatte være korrekt antrukket og vise en profesjonell adferd. For arbeid/befaringer på eller ved veg henvises det til håndbok «051 Arbeid på eller ved veg» og gjeldende HMS-retningslinjer.

Enhver som kommer til et ulykkessted plikter å hjelpe skadde personer og dyr - jf. vtrl §12, og bidra til at ikke flere ulykker skjer. Tilsatte skal yte slik bistand innenfor rammen av egen kompetanse og hva som er forsvarlig i det enkelte tilfelle

Også når det gjelder andre hendelser på vegen som kan medføre en risiko, er det naturlig at tilsatte i Statens vegvesen, og spesielt hvis de kjører i uniformert kjøretøy, stanser for å yte bistand og avverge eventuelle farer.

De tilsatte rapporterer forhold på vegnettet som kan være til fare for medtrafikanter for eksempel ved å ringe Vegtrafikksentralen på tlf 175.

Røyking i etatens biler og leiebiler er ikke tillatt.

7. Avdelings-, seksjons- og fagsamlinger og øvrige reiser i utlandet

Reiser til utlandet krever særskilt samtykke. Hvem som har fullmakt til å gi slikt samtykke går fram av gjeldende retningslinjer for reiser til utlandet, jf NA-rundskriv nr 12/03 Tjenestereiser utenlands.

Avdelings-, seksjons- og fagsamlinger skal primært holdes i Norge.

I den grad det er et faglig opplegg i tilknytning til samlingen som tilsier at den legges til utlandet samtidig som det kan forsvares økonomisk, kan slike samlinger likevel legges til utlandet. Søknad med oversikt over kostnader og begrunnelse ut fra faglig opplegg, sendes regionvegsjef (regionene) eller direktør for HR- og administrasjonsavdelingen (Vegdirektoratet) for avgjørelse.

Dersom det er mer effektivt og billigere å legge slike samlinger i naboland i nærhet av riksgrensen enn innenlands, kan det gjøres. Også her må det sendes begrunnet søknad med oversikt over kostnader til regionvegsjef/direktør for HR- og administrasjonsavdelingen for avgjørelse.

8. Reiseregning

Reiseregning skal leveres i Skjemasyss snarest og seinest innen 1 måned etter at reisen er utført. Bilagskonvolutt med originalbilag sendes Landsdekkende lønn umiddelbart etter at reiseregning er levert.

Utfyller av reiseregning er ansvarlig for at reiseregningen er riktig utfylt og at nødvendige bilag er i bilagskonvolutten når reiseregning leveres. Avvik eller andre forklaringer må redegjøres for i kommentarfeltet.

Reiser skal primært betales med kredittkort, jf kredittkortavtalen i Statens vegvesen. Dersom kredittkort ikke benyttes, kan det bes om reiseforskudd for betaling av reiseutlegg.

9. Avviksbehandling og oppfølging

Både ansatt og leder plikter å påse at reisepolicyen blir fulgt ved reiser.

Avvik fra reisepolicyen skal, dersom det er mulig, godkjennes på forhånd av nærmeste leder med budsjett- og personalansvar. Det skal redegjøres for avviket i reiseregninga.

Ved avvik fra reisepolicyen uten godkjenning fra leder og nødvendig redegjørelse i reiseregninga, skal Landsdekkende lønn ved kontroll/stikkprøvekontroll be om redegjørelse fra ansatt og leder om hvorfor reisepolicyen ikke er fulgt. Avvik skal også meldes HR- og administrasjonsavdelingen i vedkommende driftsenhet.»

HR-seksjonen

Med hilsen

Berit Ørslie
avdelingsdirektør

Geir Berger

Vedlegg 2 Retningslinjer for kjøretøy i Statens vegvesen.

Retningslinjer for kjøretøy som benyttes i Statens vegvesen

Dato: 6. desember.2013

Referanse: 2013/148428-001

1 Innledning

Disse retningslinjer gjelder kjøretøy som benyttes i tjeneste i Statens vegvesen.

Det vises til NA-rundskriv nr 11/11 «Trafikksikkerhets- og miljøretningslinjer for kjøretøy som benyttes i Statens vegvesen». Rundskrivet erstattes av disse retningslinjene.

Retningslinjene omhandler ikke forhold som dekkes av gjeldende lover, forskrifter eller andre rammebetingelser og styrende dokument.

Det vises også til Reisepolicy for etaten, behandlet i ELM 6. desember 2013.

1.1 Hensikt/målsetning

Statens vegvesen stiller kjøretøy til disposisjon for å kunne utføre arbeidsoppgaver som myndighetskontroller, måling av vegnettet, byggherrekontroller i forbindelse med funksjonskontrakter og anleggskontrakter og en rekke andre oppgaver.

Retningslinjer for anskaffelse, bruk og avhending av kjøretøy er utarbeidet med basis i nullvisjonen for drepte og hardt skadde i vegtrafikken, Klimaforlikets krav om reduserte klimagassutslipp, etatens mål og retningslinjer innen HMS og kravet til effektivisering av etatens virksomhet.

Retningslinjer for kjøretøy i Statens vegvesen skal:

- fremme transportsikkerhet, miljøvennlig transport og godt arbeidsmiljø
- bidra til at vi opptrer med forbilledlig atferd
- føre til at vi har best mulig utnyttelse av tilgjengelige ressurser

1.2 Ansvar

Ledere sørger for at retningslinjene:

- er godt kjent blant de ansatte
- kan etterleves
- blir fulgt opp

1.3 Anskaffe, forvalte og avhende kjøretøy i Statens vegvesen

For å sikre at Statens vegvesen har en kjøretøypark som dekker etatens behov er det utarbeidet en prosess for «Anskaffe, forvalte og avhende kjøretøy» i kvalitetssystemet som beskriver:

- Behovsavklaring og beslutning om anskaffelse
- Avklare plan og budsjett for kjøretøy
- Anskaffe kjøretøy
- Forvalte kjøretøy
- Avhende kjøretøy

Prosessen inneholder miljø- og trafikksikkerhetskrav iht disse retningslinjene samt retningslinjer for optimal ressurs og økonomiforvaltning.

Prosessen ligger under kvalitetssystemet og kan finnes [her](#):

2 Valg av transportmiddel ved planlegging av en reise

Tjenestereiser skal foretas på en trafiksikker, kostnadseffektiv og miljøvennlig måte. Vegvesenets krav og avtaleverk legges til grunn. I henhold til reisepolicyen skal det alltid vurderes om reisen er helt nødvendig og om kollektivt transportmiddel kan brukes.

For detaljer om valg av transportmiddel vises det til [Reisepolicy for Statens vegvesen](#).

3 Krav ved anskaffelse av kjøretøyer som brukes i Statens vegvesen

Kjøretøy skal anskaffes i hht et definert behov, retningslinjene for anskaffelse og [prosess for anskaffelse, forvalte og avhende kjøretøy](#). Type kjøretøy, innredning/utstyr og om kjøretøy skal være ladbart eller ikke vurderes konkret i det enkelte tilfelle. Det skal anskaffes kjøretøy som er trafiksikre og gir lavt utslipp av klimagasser og dekker behovet til den konkrete arbeidsoppgave. De konkrete kravene spesifiseres nedenfor.

Kjøretøyene skal være nøkternt utstyrt, men likevel gi brukere en tilfredsstillende komfort. Som hovedregel skal det kjøpes kjøretøy med manuelt gir og 2-hjulsdrift. Skal man ha 4-hjulsdrift og / eller automatgir må dette begrunnes i f.t. arbeidsoppgavene som skal gjennomføres, geografiske forhold ev. annet.

Ved kjøp av ladebare kjøretøy bør det etablerers ladepunkt primært av typen Mode 3 Type 2. Effektbehovet må vurderes ut fra kjørelengde og tid tilgjengelig til lading.

3.1 Krav til utstyr i biler som etatens disponerer

Kjøretøy som etaten anskaffer skal i tillegg til å følge gjeldende lover og forskrifter tilfredsstillende følgende krav:

- Fastmontert lysbøyle og annet varslingsutstyr der dette er nødvendig i hht. HMS-systemet.
- Profilert iht. Statens vegvesens profilhåndbok, HB 170 «Designhåndbok»
- Motorvarmer med lader, på kjøretøy som normalt ikke står parkert innomhus
- Førstehjelpsutstyr

3.2 Trafiksikkerhet

Statens vegvesen skal ha kjøretøy som gir en stor grad av sikkerhet for fører og passasjerer, samt for medtrafikanter. Kjøretøy som etaten anskaffer skal i tillegg til å følge gjeldende lover og forskrifter tilfredsstillende kravene nedenfor.

Personbiler:

- Biler i personbilsegmentet skal ha 5 stjerner i Euro NCAP eller høyeste i en eller flere av følgende kollisjonstestprogrammer: IIHS, (Insurance Institute for Highway Security, NASVA (National Agency for Automotive Safety & Victims Aid), NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) eller Australian Automotive Association. Testen skal være ikke være eldre enn 4 år.
- Egenvekt skal ikke være under 900 kg.
- ISA (Intelligent Speed Adaptation), automatisk fartstilpasning, speed-alert system eller lignende, fortrinnsvis fabrikk montert, alternativt etter montert.
- Alkolås, fortrinnsvis fabrikk montert, alternativt etter montert.

Varebiler

- Varebiler skal ha høy sikkerhet mht. ulike sikkerhetssystem, dette er:
 - Frontkollisjonspute for fører og passasjerer.
 - Vindus- og sidekollisjonsputer der dette kan leveres.
 - Beltevarsler
 - Beltestrammere
 - Antiskrenssystem (ESP)
 - Antispinn (ASR)
 - Nødbremsassistent (BAS)

For både personbiler og varebiler gjelder at de skal ha:

- Handsfree utstyr
- Like mange refleksvester i kjøretøyet som kjøretøyet er registrert til

3.3 Miljøkrav

Statens vegvesen skal bidra til å nå nasjonalt mål om gjennomsnittlig utslipp fra nye kjøretøy på 85 g CO₂/km i 2020. For å nå dette målet må vi øke bruken av ladbare og hybride kjøretøy, og av kjøretøy som går på mer miljøvennlig drivstoff. Overgangen må skje når bruken og teknologien gjør det mulig.

Anbefalte krav til utslipp av CO₂ er definert av DIFI. Se tabellen nedenfor. Statens vegvesen skal følge disse kravene ved anskaffelse av kjøretøy.

<i>Kjøretøytype</i>	<i>CO₂ g/km</i>
Minibil	110
Småbil, segment B	120
Kompaktklassen, segment C	120
Mellomklassen/andre, segment D, E, G, H	120
Liten varebil/pizzabil, ca 3-4 m ³ , pick-up	160
Varebil under 3.5 tonn	230

NB! Vær oppmerksom på at ekstrautstyr, som 4-hjulsdrift, gjør kjøretøyene tyngre, og maksimumskravet for CO₂ utslipp må ved slike anskaffelser oppjusteres 10-20 gram.

- Ved anskaffelse skal kjøretøyene som minimum tilfredsstillende Euro5 avgasskrav eller Euro6 avgasskrav når dette blir innført for nye typegodkjente kjøretøy.
- Maks avgassutslipp CO₂ som vist i tabellen – bensin eller diesel
- Integrert måler for økonomisk kjøring (kjørecomputer)

3.4 Motorsykler

Ved kjøp av MC skal den som et minimum være utstyrt med ABS-bremser.

For bruk av motorsykkel gjelder følgende:

- Fører og passasjer på motorsykkel skal bruke hansker, støvler, ryggbeskytter og dress som er produsert for bruk under kjøring med motorsykkel. Ryggbeskytter kan være integrert i kjøredressen. For økt synlighet skal det brukes dress med fluoriserende fargefelt, eller refleks, alternativt refleksvest.

For førerprøven på motorsykkel gjelder egne retningslinjer.

4 Krav til leiebiler og leiebilfirma

4.1 Trafikksikkerhetskrav

Leverandør av leiebiltenester skal kun tilby kjøretøy som:

- har 5 stjerner i EuroNcap eller høyeste i en eller flere av følgende kollisjonstestprogrammer: IIHS, (Insurance Institute for Highway Security, NASVA (National Agency for Automotive Safety & Victims Aid), NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) eller Australian Automotive Association.
- ikke har lavere vekt enn 900 kg, dvs. biler i kl. A kan ikke leies.

4.2 Krav til leverandør av leiebiltenester

Leverandør skal være ISO 14001-sertifisert eller tilsvarende.

5 Krav mht. HMS ved arbeid på eller langs veg.

HMS-systemet er førende for når verneutstyr skal benyttes. Se prosess [Bruke verneutstyr og –tøy](#).

I tillegg står det i [Reisepolicy for Statens vegvesen](#): «Ved arbeidsoppdrag på eller ved veg skal de tilsatte være godt synlige og vise en profesjonell atferd. For arbeid/befaring på eller ved veg henvises det til gjeldende HMS-retningslinjer.»

En utdypning av dette er:

Tjenestebil med lysbøyle skal benyttes i arbeid som utføres på eller langs riks- eller fylkesvegnettet. Dette gjelder arbeid som krever saktekjøring langs, eller stopp i eller ved veien. Kravet gjelder ikke ansatte som skal ut på befaring på og langs veg når bilen kan parkeres på en forsvarlig måte utenfor vegarealet på parkeringsplass el.

Viser ellers til [Håndbok 051: Arbeid på og ved veg](#). Krav og retningslinjer til varsling og sikring og [Håndbok 062 Trafikksikkerhetsutstyr](#).

6 Rapportering

Rapportering på kjøretøyparken skal være i hht krav satt av DIFI og etatsledermøtet (16. januar 2013).

Rapporteringen skal gi status og utvikling på disse områdene:

- Størrelse, sammensetning og alder på kjøretøyparken i SVV
- Kostnader til investeringer, drift og vedlikehold

- Forbruk av drivstoff og antall kjørte km for hhv. tjenestebil og privat bil.
- Faktiske ulykker med tjenestebil, privatbil og leiebil på tjenestereiser
- Co2 utslipp for kjøretøyparken

7 Anbefalinger med hensyn til private kjøretøy

Bruk av privat kjøretøy skal avtales på forhånd med nærmeste leder. Bil som ikke eies av Statens vegvesen og brukes som transportmiddel ved tjenestereiser skal tilfredsstillende gjeldende lover og forskrifter. I tillegg er det en fordel at kjøretøyet har:

- Kollisjonsputer på plasser i forsete
- Hodestøtter på fører og passasjerplasser
- Trepunkts bilbelte på fører og passasjerplasser
- Dekktrøstning tilpasset føreforholdene (bør være piggfrie vinterdekk)
- Antiskrensssystem (ESC)
- Førstehjelpsutstyr, eventuelt at dette medbringes fra arbeidssted
- Maks. avgassutslipp CO2 på 180 g per km

8 Ansvar og dispensasjoner

Vegdirektøren og HR- og adm. direktør kan på generelt grunnlag dispensere fra bestemmelsene i disse retningslinjene og regionvegsjef kan dispensere fra retningslinjene i enkelttilfeller.

HR&adm. avdelingene og kjøretøykoordinatorene i regionene sørger for at retningslinjene praktiseres.

8.1 Opplæring

Vegvesenets sikkerhetsopplæring – ”Grunnkurs i trafiksikkerhet” er obligatorisk for alle ansatte. Ansatte i Statens vegvesen bør gjennomgå kurs i sikker og miljøvennlig kjøring.

8.2 Informasjon

Ansatte skal informeres om retningslinjene slik at de er kjent med etatens politikk når det gjelder sikkerhet, kostnadseffektivitet og miljøhensyn. Det er ledelsens ansvar å sørge for at de ansatte blir informert. Det er samtidig den enkelte ansattes plikt å søke informasjon.

9 Iverksettelse

Disse retningslinjene erstatter NA-rundskriv nr 11/11 «Trafiksikkerhets- og miljøretningslinjer for kjøretøy som benyttes i Statens vegvesen».

Disse retningslinjene gjelder fra 12.12.2013 etter behandling i ELM.

Etatskjøretøy for Statens vegvesen, eid eller leid skal tilfredsstillende disse retningslinjene.

Disse retningslinjene revideres ved behov.

Vedlegg 3 Spørreskjema

Prosjektoppgave – Sikkerhetsstyring

Vi skal skrive en prosjektoppgave som omhandler ansatte sin trafikkadferd i tjeneste (del 1) og privat (del 2)
I den forbindelse ønsker vi din hjelp ved å besvare noen spørsmål.

Det er en forutsetning at det svares ærlig og besvarelsen vil selvfølgelig bli behandlet med full anonymitet

Innen hvilket fagområdet jobber du ?

T/K avdeling	Vei avdeling
102	33

Hva er den viktigste faktor i "Nullvisjonen" for deg ?

Kjenner du til "Trafikksikkerhets og miljøretningslinjer for kjøretøy i Statens vegvesen" internt kalt "Trafikksikkerhetspolicy" ?

Ja	Nei	Nei
56	66	13

Har du gjennomført "Grunnkurs i trafikkikkerhet" som er obligatorisk for alle ansatte i SVV ?

Ja	Nei
112	23

Del 1 : Ved bruk av tjenestebil

Spørsmål 1 : Mobilbruk

Jeg snakker i mobiltelefon under bilkjøring ...

... generelt når jeg kjører ?

Aldri	Sjelden	Ofte	Alltid
63	49	13	1

... kun med godkjent handsfree ?

Aldri	Sjelden	Ofte	Alltid
39	22	20	36

Telefon ligger løst i midtkonsollen og ringer. Jeg tar telefonen.... :

... kun for å svare på innkomne samtaler ?

Aldri	Sjelden	Ofte	Alltid
85	43	6	1

... kun for å se hvem som ringer, uten å svare

Aldri	Sjelden	Ofte	Alltid
57	41	29	2

Når det kommer en SMS mens jeg kjører bil...

... leser jeg den, men svarer ikke.

Aldri	Sjelden	Ofte	Alltid
88	25	16	1

... leser jeg den og svarer.

Aldri	Sjelden	Ofte	Alltid
108	16	3	

Når jeg leser – sender SMS er det....

... i tettbygd strøk ?

Aldri	Sjelden	Ofte	Alltid
105	23	3	

... utenfor tettbygd strøk ?

Aldri	Sjelden	Ofte	Alltid
95	23	12	1

Spørsmål 2 : Bruk av bilbelte

Jeg bruker bilbelte når...

... jeg kjører generelt på vei ?

Aldri	Sjelden	Ofte	Alltid
1			129

... jeg kjører en kort tur ?

Aldri	Sjelden	Ofte	Alltid
			130

... jeg kjøre i tettbebygd strøk ?

Aldri	Sjelden	Ofte	Alltid
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 130

... jeg kjører utenfor tettbygd strøk ?

Aldri	Sjelden	Ofte	Alltid
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 129

Spørsmål 3 : Fartsgrense

Jeg kjører over fartsgrensen når....

... jeg har liten tid ?

Aldri	Sjelden	Ofte	Alltid
<input type="checkbox"/> 50	<input type="checkbox"/> 70	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/> 1

... veggen tillater det ?

Aldri	Sjelden	Ofte	Alltid
<input type="checkbox"/> 48	<input type="checkbox"/> 69	<input type="checkbox"/> 17	<input type="checkbox"/>

... jeg vil "oppleve kjøreglede"

Aldri	Sjelden	Ofte	Alltid
<input type="checkbox"/> 79	<input type="checkbox"/> 51	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/>

Når jeg kjører over fartsgrensen er det i :

Tettbebygd strøk ?

Aldri	Månedlig	Ukentlig	Daglig	Evt hvor mye over?	0-10 km/t	10 - 20	20 +
<input type="checkbox"/> 95	<input type="checkbox"/> 23	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 2		<input type="checkbox"/> 36	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Utenfor tettbebygd strøk ?

Aldri	Månedlig	Ukentlig	Daglig	Evt hvor mye over?	0-10 km/t	10 - 20	20 +
<input type="checkbox"/> 47	<input type="checkbox"/> 51	<input type="checkbox"/> 23	<input type="checkbox"/> 4		<input type="checkbox"/> 75	<input type="checkbox"/> 8	<input type="checkbox"/>

Ved midlertidig nedsatt hastighet ?

Aldri	Månedlig	Ukentlig	Daglig	Evt hvor mye over?	0-10 km/t	10 - 20	20 +
<input type="checkbox"/> 76	<input type="checkbox"/> 43	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 1		<input type="checkbox"/> 50	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/>

Del 2 Ved kjøring privat

Spørsmål 1 : Mobilbruk

Jeg snakker i mobiltelefon under bilkjøring ..

... generelt når jeg kjører ?

Aldri	Sjelden	Ofte	Alltid
<input type="checkbox"/> 42	<input type="checkbox"/> 78	<input type="checkbox"/> 15	<input type="checkbox"/>

... kun med godkjent handsfree ?

Aldri	Sjelden	Ofte	Alltid
<input type="checkbox"/> 28	<input type="checkbox"/> 39	<input type="checkbox"/> 34	<input type="checkbox"/> 34

Telefon ligger løst i midtkonsollen og ringer. Jeg tar telefonen.... :

... kun for å svare på innkomne samtaler ?

Aldri	Sjelden	Ofte	Alltid
<input type="checkbox"/> 52	<input type="checkbox"/> 58	<input type="checkbox"/> 22	<input type="checkbox"/> 3

... kun for å se hvem som ringer, uten å svare

Aldri	Sjelden	Ofte	Alltid
<input type="checkbox"/> 44	<input type="checkbox"/> 52	<input type="checkbox"/> 35	<input type="checkbox"/> 2

Når det kommer en SMS mens jeg kjører bil...

... leser jeg den, men svarer ikke.

Aldri	Sjelden	Ofte	Alltid
<input type="checkbox"/> 76	<input type="checkbox"/> 41	<input type="checkbox"/> 20	<input type="checkbox"/> 1

... leser jeg den og svarer.

Aldri	Sjelden	Ofte	Alltid
<input type="checkbox"/> 100	<input type="checkbox"/> 27	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/>

Når jeg leser – sender SMS er det....

... i tettbygd strøk ?

Aldri	Sjelden	Oftre	Alltid
100	30	4	1

... utenfor tettbygd strøk ?

Aldri	Sjelden	Oftre	Alltid
84	39	9	3

Spørsmål 2 : Bruk av bilbelte

Jeg bruker bilbelte når...

... jeg kjører generelt på vei ?

Aldri	Sjelden	Oftre	Alltid
			135

... jeg kjører en kort tur ?

Aldri	Sjelden	Oftre	Alltid
			135

... jeg er i utlandet ?

Aldri	Sjelden	Oftre	Alltid
		2	133

... jeg kjører i tettbygd strøk ?

Aldri	Sjelden	Oftre	Alltid
			135

... jeg kjører utenfor tettbygd strøk ?

Aldri	Sjelden	Oftre	Alltid
			135

Spørsmål 3 : Fartsgrense

Jeg kjører over fartsgrensen når....

... jeg har liten tid ?

Aldri	Sjelden	Oftre	Alltid
15	93	25	1

... vegen tillater det ?

Aldri	Sjelden	Oftre	Alltid
10	86	37	1

... jeg vil "oppleve kjøreglede"

Aldri	Sjelden	Oftre	Alltid
56	66	11	

... jeg er i utlandet ?

Aldri	Sjelden	Oftre	Alltid
43	77	15	

Når jeg kjører over fartsgrensen er det i :

Tettbygd strøk ?	Aldri	Månedlig	Ukentlig	Daglig	Evt hvor mye over?	0-10 km/t	10 - 20	20 +
	65	36	17	4		14	1	

Utenfor tettbygd strøk ?	Aldri	Månedlig	Ukentlig	Daglig	Evt hvor mye over?	0-10 km/t	10 - 20	20 +
	8	68	44	14		98	15	1

Ved midlertidig nedsatt hastighet ?	Aldri	Månedlig	Ukentlig	Daglig	Evt hvor mye over?	0-10 km/t	10 - 20	20 +
	46	60	16	2		73	6	

Er du enig i at ansatte i Statens vegvesen skal være et forbilde for andre trafikanter ?	Ja	Nei
	134	1

Bør dette gjelde også når den ansatte ikke er på jobb ?	Ja	Nei
	125	10

I hvilken grad er du med din trafikadferd et forbilde for andre trafikanter ?

Aldri
 2

Sjelden
 3

Oft
 5

Alltid
 4