

# ARBETSMILJÖ FONDENS SAMMANFATTNINGAR

1425

---

## Trafiksäkerhetsåtgärder i Televerket

---

*För innehållet i sammanfattningen svarar Nils Petter Gregersen och Bertil Morén, Väg- och Trafikinstitutet, 581 01 Linköping, tel 013-20 40 00.*

*Pnr 86-1423 Utbildning, övrigt (89)*

*December 1990*

---

### Bakgrund

Inom Televerket diskuterades under 1985 en ökad satsning på arbetsmiljöområdet inom fordon – trafik. Skälet till diskussionen var att trots vissa införda åtgärder inom trafikområdet (lastförskjutningsskydd, förarergonomi, utbildning av instruktörer, lokala kampanjer m.m.) ändå detta område synes ge de största arbetsmiljöproblemen. Att det faktiskt förhåller sig så speglas tydligt i arbetsskadestatistiken. Arbetsskadorna inom fordon – trafik är tydligt överrepresenterade vad gäller svåra personskador och dödsfall. Exempelvis svarar trafikområdet inom Televerket för samtliga dödsfall i arbetsolyckor under de senaste åtta åren (ca 10 st).

För att skapa en säkrare trafik och en bättre arbetsmiljö i fordon och undanröja bakomliggande faktorer avseende den ogynnsamma skadestatistiken beslöts inom Televerkets ledning att starta rubricerade projekt.

Det finns inte särskilt mycket forskning som kan ligga till grund för åtgärder att lösa trafikolycksproblematiken inom företag och myndigheter. Trafiksäkerhetsforskningen gäller trafikanter i allmänhet, och inte yrkesmässig körning mer än i undantagsfall. Yrkesmässig körning sker dock under helt andra betingelser än körning i allmänhet, samtidigt som företag och myndigheter också erbjuder helt andra möjligheter till åtgärder än trafiken i allmänhet gör.

Detta projekt gäller ett försök att påverka olycksbilden inom Televerket. Projektet bedöms dock ha generell räckvidd, och bör kunna få tillämpning inom andra myndigheter och företag som sysslar med transporter.

### Metod

I stora drag går projektet ut på att jämföra olika slags åtgärder med avseende på hur de påverkar olycksrisk och Televerkets kostnader.

- De fyra åtgärder som använts är:
- Körträning, teori och praktik
  - Gruppsamtal kring trafiksäkerhet
  - Bonus för olycksfri körning
  - Informationskampanjer

Körträningen har omfattat tre delar: kör-gårdsträning, halkkörning och "berättande körning". Inriktningen har varit mera av insiktsskapande och medvetandegörande än färdighetstränande.

Gruppsamtalen bygger på en tidigare prövad modell där förare träffas i grupp flera gånger och diskuterar trafiksäkerhet och -åtgärder efter en på förhand bestämd struktur. Avsikten är att samtalen ska leda fram till att varje förare formulerar ett mål för sig själv, för en bättre trafiksäkerhet.

Bonussystemet bygger på principen att varje förargrupp från början får en pott om 200:—/fordon. För varje inträffad olycka minskar potten. Restbeloppet efter 12 månader tillfaller förargruppen.

Kampanjinsatsen innehöll riktad information kring olika teman och gavs vid fem olika tillfällen under ett år.

Tema 1: Introduktion "trafiksäkert tänkande"

Tema 2: Höst, mörker, bromssträckor

Tema 3: Vinter, halka

Tema 4: Vår, Televerksfrågor, cyklister

Tema 5: Sammanfattning, återblick, repetition

Uppläggnen och genomförandet av försöket var sådant att eventuella effekter av insatserna kunde mätas. De fyra grupperna valdes ur hela Televerkets transportorganisation genom relevanta bakgrundsdata från alla chefsavsnitt (resultatenheter). Chefsavsnitten representerar en lagom stor och relativt enhetlig grupp. De bakgrundsdata som använts vid urvalet var antal förare, olycksrisk åren innan försöket samt tätortsgrad.

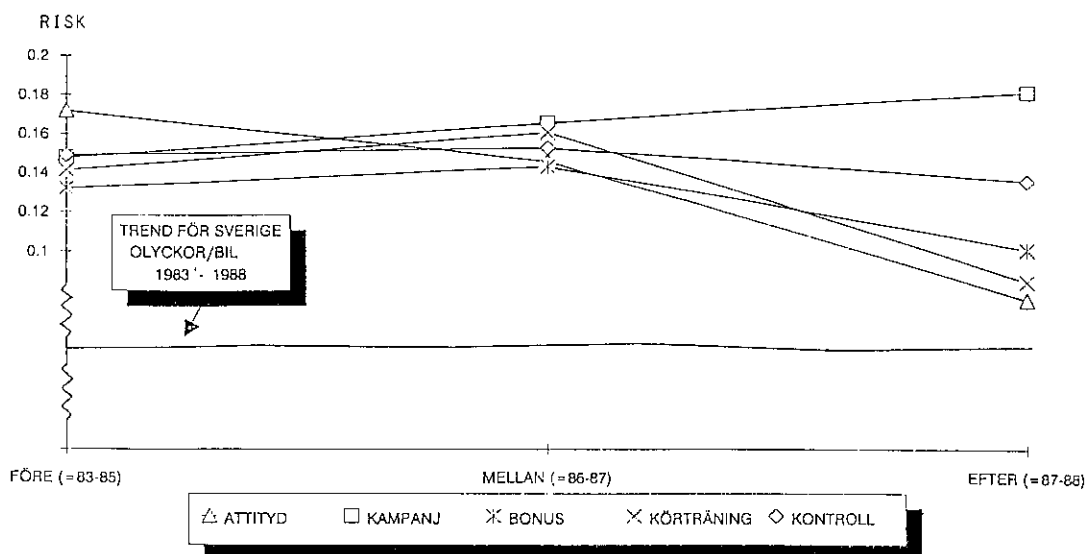
I tillägg till detta valdes också en kontrollgrupp. Varje grupp bestod av ca 900 förare (totalt 4 500 förare).

Effekten av åtgärden mättes på tre olika sätt. Olycksrisker hämtades in från Televerkets egen registrering. Olyckskostnader kördes fram från dels Televerket och dels Trygg Hansas skaderegister. Med enkät registrerades också förarnas egen värdering av åtgärderna.

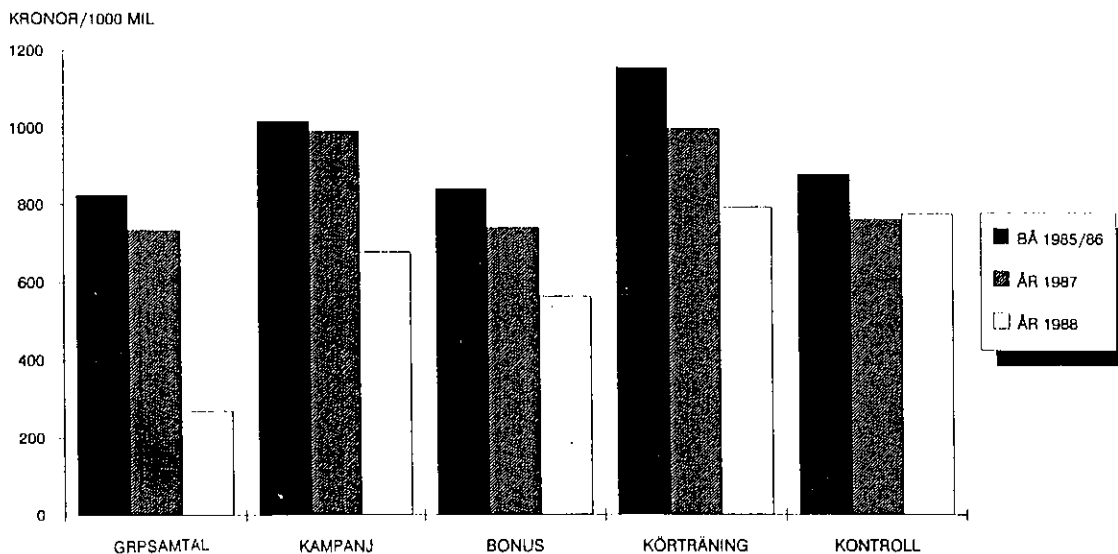
## Resultat

Huvudresultaten kan sammanfattas i två figurer, dels den som visar olycksrisk (figur 1) och dels den som visar skadekostnader (figur 2).

Studien visar att försöksgrupperna Gruppsamtal och Körträning signifikant har sänkt sin olycksrisk jämfört med kontrollgruppen som visar oförändrad risk.



Figur 1. Olycksrisk vållandeolyckor/1 000 mil, sammanslaget föremått respektive eftermått



Figur 2. Förändringar i olyckskostnader, kronor/1 000 mil i de olika grupperna 1985–1988 (samtliga skillnader 85–88 utom i kontrollgruppen är sign  $p < 0,05$ )

Beträffande skadekostnaden har denna sänkts för samtliga fyra grupper, dock mest för gruppsamtalsinsatsen, medan kontrollgruppen visar oförändrad skadekostnad.

Beräkning av relationen mellan kostnad för insatsen och den vinst som erhållits, visar att gruppsamtalsinsatsen är kostnads-effektivast.

Ur den värdering förarna själva gjorde av "sin egen" insats kan man bla läsa ut att man konsekvent i olycks- och kostnadsresultaten värderar körträningen högt, men gruppsamtalen värderar man lågt.

## Rekommendationer

Konklusionen av undersökningen och rekommendationen till Televerket är att man

bör satsa på gruppsamtal eller körträning. Gruppsamtal är mest kostnadseffektivt, men körträning upplevs av förarna själva som bäst, vilket innebär andra positiva personalpolitiska och arbetsmiljömässiga vinster.

Projektet är samfinansierat av Arbetsmiljöfonden, Televerket och VTI.

## Rapporten

Trafiksäkerhetsåtgärder i Televerket. Ett jämförande försök att minska skador och kostnader genom körträning, gruppsamtal, bonus och kampanj (77 sid), VTI-rapport 348, Linköping 1990, kan beställas av Väg- och Trafikinstitutet (VTI), 58101 Linköping, tel 013-20 40 00.

# Arbetsmiljööfonden

---

Box 1122, 111 81 Stockholm  
Tel 08-796 47 00 (vx)