



Masteroppgave  
Samfunnssikkerhet  
Våren 2011

Universitetet i Stavanger/Universitetet i Tromsø



Hvorfor bidrar ikke dagens kjøre- og hviletidsbestemmelser i større grad til lavere ulykkestall?

Simen Lian Hansen

**UNIVERSITETET I STAVANGER**

**MASTERGRADSSTUDIUM I  
SAMFUNNSSIKKERHET**

**MASTEROPPGAVE**

**SEMESTER:**

**Våren 2011**

---

**FORFATTER:**

**Simen Lian Hansen**

**VEILEDER:**

**Kjell Harald Olsen**

---

**TITTEL PÅ MASTEROPPGAVE:**

**Hvorfor bidrar ikke dagens kjøre- og hviletidsbestemmelser i større grad til lavere ulykkestall?**

---

**EMNEORD/STIKKORD:**

**Kjøre- og hviletid, regulering, risiko, risikostyring, ulykker, handlingsrom, fleksibilitet.**

---

**SIDETALL: 87 (Totalt 104)**

**TROMSØ 15.06.2011**

## **FORORD**

Denne rapportens ferdigstillelse markerer slutten på masterstudiet ”Samfunnssikkerhet”. Gjennom mine studieår har min interesse for trafikkisikkerhet vært økende. Det å få avslutte med en selvvalgt studie innen nettopp trafikkisikkerhetsfeltet har derfor vært svært givende.

Å skape en slik oppgave, gjennom litteratursøking, litteraturlesing, intervjuer, transkribering, skriving, sletting, omskriving og korrekturlesing er omfattende, men på samme tid svært interessant. Alt arbeidet som ligger bak er noe som ikke gjenspeiles fult ut i denne ferdigstilte rapporten, men er noe jeg tar med meg som verdifull erfaring. Denne erfaringen vil forhåpentligvis kunne benyttes til fordel for en framtidig arbeidsgiver.

Først og fremst vil jeg takke min veileder Kjell Harald Olsen for konstruktiv tilbakemelding gjennom hele prosessen. Det har vært givende i seg selv å få oppleve at en så dyktig professor deler sin brede kunnskap med en lærevillig masterstudent.

Jeg vil takke Rolf Mellum, avdelingsdirektør for veiavdelingen i Statens Havarikommisjon for Transport, for å ha vist interesse for oppgaven og bidratt med innspill. Mine medstudenter Erlend Rødsand, Roy R. Knutsen, Sverre Hanssen og Sølve Stormo fortjener også en stor takk for å ha vært faglige sparringspartnere i utallige konstruktive diskusjoner.

Til slutt vil jeg presentere et sitat som i utgangspunktet ble benyttet for å beskrive en helt annen situasjon enn det å avslutte fem år med studier, men som også kan være passende for nettopp denne situasjonen.

*Now this is not the end. It is not even the beginning of the end. But it is the end of the beginning.* Sir Winston Churchill, 1942

Tromsø 15.06.2011

.....  
Simen Lian Hansen

## SAMMENDRAG

I en del forskning påvises det at kjøre- og hviletidsbestemmelsene ikke reduserer risikoen forbundet med vogntogtransport i særlig grad. Det vil si at ulykker hvor vogntog er innblandet ikke kan begrenses i nevneverdig grad som følge av kjøre- og hviletidsregulering. Denne oppgaven har til hensikt å få svar på *hvorfor* dagens kjøre- og hviletidsbestemmelser ikke bidrar i større grad til lavere ulykkestall.

For å få svar på dette ble det gjennomført kvalitative intervjuer av sjåførere og ledere i transportnæringen. Det eksisterte et åpenbart behov for å kunne trekke lærdom av kunnskapen og erfaringen til de som faktisk er underlagt kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Det er disse personene som må forholde seg til reglene hver dag. Dermed ble næringen selv den viktigste brikken i undersøkelsen. Dette for å kunne oppnå en forståelse for hva som gjør at bestemmelsene ikke bidrar i større grad når det gjelder å redusere risiko og med dette kanskje gi et bidrag til arbeidet med å forhindre ulykker med vogntog. Ut fra teori og tidligere forskning ble det formulert sju overordnede mulige forklaringer. De kvalitative intervjuene hadde til hensikt å undersøke om noen av disse sju kunne være faktiske forklaringer, og i så fall hvorfor.

Undersøkelsen viser at for liten grad av fleksibilitet i bestemmelsene gjør at sjåførene opplever større grad av stress. I tillegg eksisterer en hel rekke andre faktorer som skaper stress. Dette gjør sjåførene til det vi kan kalle for "tidsslaver" som må forholde seg til et smalt handlingsrom. På bakgrunn av stressfaktorene kan bestemmelsene være indirekte eller bakenforliggende årsaker til ulykker. Dette fordi stress kan føre til endret adferd og ulykker.

Undersøkelsen viser også at for liten grad av involvering av sjåfører gjør at bestemmelsene ikke har full troverdighet innad i yrkesgruppen. Dette skaper irritasjon fordi formuleringen ikke er optimal siden sjåførene ikke bidrar med innspill i forbindelse med endringer.

For liten grad av fleksibilitet, smalt handlingsrom, akkumulering av stress og for lite involvering av sjåfører virker altså å være hovedgrunnene til at bestemmelsene ikke bidrar i større grad til lavere ulykkestall.

## INNHold

<b>1.0 INNLEDNING</b> .....	1
<b>1.1 Bakgrunn for tema</b> .....	1
<b>1.2 Bakgrunn for problemstilling</b> .....	2
<b>1.3 Problemstilling</b> .....	3
<b>1.4 Oppgavens oppbygning og avgrensing</b> .....	5
<b>2.0 KJØRE- OG HVILETIDSBESTEMMELSENE</b> .....	6
<b>2.1 Generell introduksjon</b> .....	6
<b>2.2 Bestemmelsenes historie og omfatning</b> .....	6
2.2.1 Døgnhvil .....	8
2.2.2 Ukehvil .....	8
2.2.3 Kjøretid .....	9
2.2.4 Registrering .....	9
<b>3.0 ULYKKER MED TUNGE KJØRETØY</b> .....	10
<b>4.0 TIDLIGERE FORSKNING</b> .....	13
<b>4.1 Kjøre- og hviletidsforskning</b> .....	13
<b>4.2 Trøtthet, sovning og fatigue</b> .....	15
<b>4.3 Granskingsrapporter</b> .....	16
<b>4.4 Fellestrekk og relevansvurderinger</b> .....	18
<b>5.0 TEORI – RISIKO OG REGULERING</b> .....	19
<b>5.1 Risiko</b> .....	19
5.1.1 Kompleksitet og koplinger .....	20
5.1.2 Veitrafikk og organisatoriske ulykker .....	22
5.1.3 Farlige forsvar og handlingsrom .....	24
5.1.4 Risk Governance-perspektivet .....	28
<b>5.2 Regulering</b> .....	30
5.2.1 Risikosamfunn og reguleringsstat .....	32

<b>6.0</b>	<b>MULIGE FORKLARINGER SOM ANALYTISK RAMMEVERK</b> .....	34
<b>7.0</b>	<b>METODE</b> .....	36
7.1	Metodisk kontekst .....	36
7.2	Innsamling av data .....	38
7.2.1	Intervjusituasjonene .....	38
7.2.2	Svakheter og feilkilder .....	41
7.3	Validitet og reliabilitet .....	43
7.3.1	Validitet .....	43
7.3.2	Reliabilitet .....	45
<b>8.0</b>	<b>EMPIRI OG DISKUSJON</b> .....	48
8.1	Kjøre- og hviletidsbestemmelsene kan skape stress og trøtthet (F1) .....	48
8.2	Sjåførers forståelse for kjøre- og hviletidsbestemmelsene (F2) .....	53
8.3	Arbeidsmiljø og sikkerhetskultur (F3) .....	56
8.4	Ikke for komplisert, men for lite fleksibelt (F4) .....	59
8.5	Detaljert og hard regulering – en ulempe? (F5) .....	64
8.6	Handlingsrom innsnevres (F6) .....	68
8.7	Større involvering i endringsprosesser (F7) .....	72
8.8	Helhetlige drøftinger .....	75
<b>9.0</b>	<b>KONKLUSJONER</b> .....	82
9.1	Videre forskning og anbefalinger .....	83
	<b>REFERANSER</b> .....	84
	Intervjuguide – sjåfører .....	I
	Intervjuguide – nøkkelinformanter .....	I

## **FIGURLISTE**

Figur 1: Regulering og handlingsrom. Basert på Reason (1997:50) .....	26
Figur 2: Mulige forklaringer som analytisk rammeverk .....	35
Figur 3: Ideal vs. virkelighet.....	79

## **TABELLER**

Tabell 1: Personer skadd eller drept i ulykker med vogntog innblandet (SSB, 2010). .....	11
Tabell 2: Kjøre- og hviletid i granskingsrapporter .....	17
Tabell 3: Validitetsstrategi.....	43
Tabell 4: Lærer av ulykker?.....	71
Tabell 5: Har gjennomgående interesse for sikkerhet? .....	71
Tabell 6: Følger råd fra myndigheter og eksperter? .....	71

## 1.0 INNLEDNING

### 1.1 Bakgrunn for tema

Da jeg som ung mann bestemte meg for en militær karriere, ante jeg enda ikke hva fremtiden ville bringe. Det ble noen år i Forsvaret og overraskende nok ble logistikk og transport med tunge kjøretøy mitt fag. Ansvar for personell og store materielle verdier var et ansvar jeg tok svært alvorlig. Refleksjoner omkring sikkerhet og risiko i veitrafikken kom derfor som en naturlig følge av mitt arbeid. Da jeg besluttet å slutte i Forsvaret ble jeg ansatt som vogntogsjåfør i den sivile verden. Siden begynte jeg å studere og ønsket samtidig å holde på det som hadde utviklet seg til en interesse for tunge kjøretøy og sikkerhet. Jeg valgte å arbeide deltid som sjåfør i studietiden. Dette fordi jeg hadde forstått hva den røde tråden i min utdanning og erfaring skulle bli, nemlig transport og sikkerhet på vei.

En av mine refleksjoner rundt emnene transport og trafiksikkerhet dreier seg om at det er de små tingene i den store sammenhengen som teller hvis man skal kunne redusere antall skadde og drepte på norske veier. Kjøretøyer og veiers design og sikkerhetsløsninger, geografi, sjåførens persepsjon, adferd, ferdighet, reguleringer og bestemmelser er alle eksempler på ”små ting” som påvirker sikkerheten. Kjøre- og hviletidsbestemmelsene er fellesbetegnelsen for myndighetenes regulering av vogntogsjåførers arbeidstid og er en av disse ”små tingene”. I min tid i Forsvaret var militære kjøretøy unntatt disse bestemmelsene, men fokuset på sikkerhet var likevel svært høyt. Drepte og skadde som følge av ulykker med tunge militære kjøretøy var ikke et alternativ. Å unngå trøtthet og stress hos de menige sjåførene hadde derfor høyt fokus. I den sivile verden fikk jeg erfare en annen type tilnærming til kjøre- og hviletid; et regelverk (kjøre- og hviletidsbestemmelsene) med svært detaljerte retningslinjer som retter seg direkte mot sjåfører og transportfirmaer, samt et strengt sanksjoneringsregime ved eventuelle brudd på regelverket. Jeg har altså vært en del av et sosialt system som styres av svært detaljert myndighetsregulering (sivilt) og et sosialt system som i større grad styres av overordnede eller funksjonelle myndighetskrav (militært). Når det gjelder det sistnevnte er det i stor grad opp til organisasjonen selv å løse de praktiske og sikkerhetsmessige utfordringer innen gitte myndighetsrammer. En grundigere beskrivelse av den sistnevnte type krav, gis i kapittel 5.2.



På bakgrunn av mine erfaringer, kunnskap og akademiske interesser ble kjøre- og hviletid et naturlig tema for denne oppgaven. Det at jeg har følt på kroppen to helt ulike måter å regulere kjøre- og hviletid på gjør at mine erfaringer er spesielt relevant for problemstillingen som presenteres og argumenteres for i kapittel 1.3. Interessen for transport og sikkerhet, samt mitt studium "Samfunnssikkerhet" har forsterket denne interessen og ført til at mitt bilde av trafiksikkerhet har blitt mer nyansert. Forskning, rapporter og ulike teoretiske retninger har bidratt til en forståelse for at bestemmelsenes formulering i dag, ikke har hatt ønsket effekt i forhold til sikkerhet. Kjøre- og hviletidsbestemmelsene har som formål å redusere ulykker i forbindelse med yrkeskjøring (Elvik, Erke, & Vaa, 1997). Når det eksisterer indikasjoner på at dette ikke skjer i ønsket grad, blir temaet og problemstillingen (se kapittel 1.3) samfunnsmessig svært relevant og viktig. Håpet er at denne oppgaven kan være et bidrag i forbindelse med trafiksikkerheten på norske veier i framtiden.

## **1.2 Bakgrunn for problemstilling**

Vogntog har blitt et vanlig syn på norske veier. Det eksisterer en form for etablert sannhet om at transport på vei er den mest effektive måten for å få varer fra leverandørene og ut til kundene, selv om det kanskje ikke alltid er slik. Den virkelig store fordelen med denne typen transport er at den ofte foregår fra dør til dør eller fra leverandør til kunde. Dermed vil det ikke være behov for omlasting eller opphold på terminaler, som kan føre til lengre leveringstid, samt flere mann på lønningslisten og flere i kontakt med varene. Ved slik transport er det kun *en* bil, *en* sjåfør og *en* vei. Dette er enkelt å forholde seg til for alle som er involvert i logistikken. Man kan anta at enkelheten i en slik prosess gjør denne typen transport attraktiv for både leverandører, kunder, speditører, transportfirmaer og sjåførere. Denne enkelheten er på mange måter positiv, men det eksisterer også negative sider. Tunge kjøretøy på norske veier medfører risiko. Naturlig nok stiger også alvorlighetsgraden i ulykker når tunge kjøretøy er involvert. Vi kan se konturene av en konflikt mellom økonomi/effektivitet på den ene siden og sikkerhet på den andre. Å benytte tunge kjøretøy gjør kanskje at prosessen blir enkel og billigere enn andre transportalternativer, som båt- eller togtransport. Samtidig preges transportsektoren av hendelser og ulykker i større grad enn båt- og togtransport. I tillegg er sannsynligheten og konsekvensen forbundet med ulykker som involverer tunge kjøretøyer ofte høyere enn i ulykker som kun involverer personbiler. Basert på antall vogntog på norske veier i dag, virker det som om at dette er risiko som det norske

folk er villig til å leve med. Selv om vi på mange måter har akseptert denne risikoen eksisterer et behov for styring av slik risiko. Risikostyring kan gjennomføres på mange måter og en av framgangsmåtene vi har valgt i Norge er regulering. Risikostyring og regulering presenteres henholdsvis i kapittel 5.1 og 5.2.

Et av flere ordtak som jeg har hørt flere ganger og som benyttes blant tungbilsjåfører er ”*den beste måten å bli kriminell på er å kjøre opp til vogntog*”. En arbeidstaker i eksempelvis en bank, en barnehage, en butikk eller et renholdsfirma har en del interne regler og prosedyrer å forholde seg til. I tillegg til interne regler eksisterer både skrevne og uskrevne regler, normer og verdier, som alle må forholde seg til i dagliglivet. En vogntogsjåfør må også forholde seg til slike regler, normer og verdier, men samtidig et svært detaljert og strengt regelverk som regulerer arbeidstid (kjøre- og hviletidsbestemmelsene). Regelverket skiller seg fra andre sektors reguleringer av arbeidstid fordi det er svært strengt. Sanksjonering av den enkelte arbeidstaker er dagligdags. Kjøre- og hviletidsbestemmelsene eksisterer i tillegg til blant annet egne fartsgrenser for tunge kjøretøy, veier det ikke er tillat å ferdes på, spesielle regler for farlig gods, regler for vogntogets vekt og tilstand. Disse bestemmelsene står i kontrast til et av hovedmålene med sjåførens arbeid, nemlig å komme lengst mulig på kortest mulig tid. Dette målet gjelder ikke bare for sjåføren, men også for transportselskapet, speditøren og den aktuelle kunden. Det er på bakgrunn av at det virker svært fristende og kanskje nødvendig i enkelte situasjoner å bryte regelverket, at vogntogsjåfører betrakter seg selv som ”*kriminelle*”. Siden det er så lett å bli ”kriminell” i et slikt yrke, ser vi konturene av et handlingsrom som kan oppfattes som smalt. Det er derfor naturlig å tenke på James Reason (1997), som blant annet betrakter dette med handlingsrom for arbeiderne i ”den skarpe enden”. Dette kommer jeg tilbake til i kapittel 5.1.3 og 8.6.

### **1.3 Problemstilling**

Kjøre- og hviletidsbestemmelsene har flere ganger blitt endret eller fått tilføyelser (Vegdirektoratet, 2001:9) uten at det framkommer en tydelig endring i antall ulykker hvor kjøre- og hviletid er en faktor. Bestemmelsene er ment å innvirke på trafikksikkerheten. Som det blir argumentert for i kapittel 4.0 er det mye som tyder på at bestemmelsene ikke har ønsket effekt på antall ulykker med vogntog innblandet i Norge. Blant annet mener Elvik et al. (1997) at lengden av pauser i kjøringen har relativt liten betydning for ulykkesrisikoen, men kan muligens redusere risikoen litt. Ulykker i trafikken er et åpenbart problem for

samfunnet og dermed blir det samfunnsmessig svært viktig og interessant å undersøke følgende problemstilling.

Hvorfor bidrar ikke dagens kjøre- og hviletidsbestemmelser i større grad til lavere ulykkestall?

Trafikksikkerhet er et viktig element for en svært stor del av den norske befolkning, samt at kjøre- og hviletidsbestemmelsene på mange måter er et unikt regelverk og retter seg mot en spesiell yrkesgruppe. Alt dette gjør det viktig å studere disse bestemmelsenes betydning for trafikksikkerheten og hvorfor de ikke bidrar i større grad til lavere ulykkestall. Ved å få svar på dette gis et bidrag til arbeidet med å redusere ulykker med vogntog. Det er også dette som betraktes som formålet med denne studien. Det er derfor ønskelig at studien kan bidra til at videre forskning får riktig fokus, og at den bidrar direkte til kunnskap som kan benyttes i trafikksikkerhetsarbeidet.

For å få svar på problemstillingen vil sjåførene bli betraktet som en ressurs og som eksperter. Det er disse personene som har kjennskap til hvordan bestemmelsene påvirker arbeidsdagen, samt hvilke positive og negative utfall yrkessjåførene opplever som følge av bestemmelsene. Det vil være nødvendig å benytte den kunnskap som eksisterer innad i vegtransportnæringen. Det vil også være relevant å se på tidligere forskning og teorier innen risiko og regulering for å komme fram til en mest mulig korrekt konklusjon basert både på tidligere forskning, teori og empiri. Et naturlig produkt av en slik undersøkelse vil være normative konklusjoner omkring hva som ikke framstår som effektivt med en slik type myndighetsregulering. Vi vil også få et innblikk i sikkerhetskulturen blant sjåførere, samt deres holdninger til trafikksikkerhet og arbeidsmiljø.

Problemstillingen fremmer et behov for å gå relativt bredt til verks i forhold til å analysere dette problemet. Med bredde menes her å benytte seg av flere teorier og tidligere forskning for å kunne få et godt begrunnet svar. Risiko og reguleringsteori er viktig i denne sammenheng for å skape et godt analytisk rammeverk. Dette på grunn av at, kjøre- og hviletidsbestemmelsene skal bidra til regulering av risiko. Denne typen teori vil fungere som fundamentet i undersøkelsen og gi nødvendig bakgrunnskunnskap. Det vil også bli nyttig å studere tidligere forskning omkring temaet kjøre- og hviletid, samt stress og trøtthet. Teorier og tidligere forskning blir i samspill et nødvendig grunnlag for innsamling og analyse av data.

#### **1.4 Oppgavens oppbygning og avgrensing**

De innledende kapitlene argumenterer for hvorfor en slik problemstilling er viktig på samfunnsnivå, samt en beskrivelse av min kompetanse og motivasjon for oppgaven. I kapittel 2 foreligger en beskrivelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Her inkluderes omfatning, historie og bestemmelsenes hovedtrekk. Kapittel 3 beskriver ulykker med tunge kjøretøy og gir et litt mer åpenbart bilde på risikoen forbundet med transport på vei. Kapittel 4 og 5 viser til tidligere forskning på kjøre- og hviletid, samt relevante teorier. I disse to kapitlene foreligger argumentasjon for at en slik problemstilling er nyttig. I tillegg vil grunnlaget for mulige forklaringer på problemstillingen være en del av dette, og man får et teoretisk rammeverk for de funn empirien presenterer. En kort oppsummering av mulige forklaringer og antakelser foreligger i kapittel 6. Det er også disse mulige forklaringene som undersøkes ved hjelp av intervjuguidene. Funnene som framkommer av intervjuene vil drøftes og være grunnlag for konklusjonen. Kapittel 7 viser oppgavens metodiske tilnærming til datainnsamlingen. De avsluttende kapitlene presenterer funn fra datainnsamlingen, samt en diskusjon av disse i lys av tidligere forskning og teoretiske betraktninger. Til sist trekkes avsluttende konklusjoner og problemstillingen besvares i korte trekk ut ifra empiriske funn og mulige teoretiske forklaringer.

## **2.0 KJØRE- OG HVILETIDSBESTEMMELSENE**

### **2.1 Generell introduksjon**

Regulering av kjøre- og hviletid har som formål å redusere ulykker under yrkeskjøring ved å hindre at førerne kjører for lenge uten pauser og hvile (Elvik et al., 1997). Det er dette som betegnes som kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Kjøre- og hviletidsbestemmelsene er en samlebetegnelse for alle lover, forskrifter, vedtak og forordninger som regulerer kjøre- og hviletid hos førere av tyngre kjøretøy. Dette er lovregulering av hvor mye en sjåfør får lov til å kjøre i løpet av en dag, uke og måned. Meningen er at sjåførens behov for søvn og hvile skal ivaretas på best mulig måte og å hindre usunn arbeidstid og rovdrift på førerne. Dermed kan man også oppfatte bestemmelsene som et arbeidsmiljøtiltak i like stor grad som et trafikksikkerhetstiltak (Elvik et al., 1997). Reguleringen er selvfølgelig opprettet blant annet på bakgrunn av at vi ikke ønsker å ha utmattede, stressede og/eller trøtte sjåførere i kjøretøyer som kan veie opp til 50 tonn. I sjåføreryrket er oppmerksomhet svært viktig hele arbeidsdagen. I de fleste stasjonære arbeidssituasjoner kan man ta noen sekunder hvor man ser ut av vinduet og tenker på noe helt annet. Det kan man ikke gjøre som sjåfør. Oppmerksomheten må til enhver tid være rettet mot arbeidsoppgavene slik at man unngår uønskede hendelser og ulykker. For å opprettholde best mulig oppmerksomhet i lengst mulig tid, er det viktig å være uthvilt og i minst mulig grad påvirket av stress.

### **2.2 Bestemmelsenes historie og omfatning**

Kjøre- og hviletidsbestemmelsene har gjennom tidene gjennomgått store og små endringer og dagens form er basert på regler forankret i både EU og EØS. Bestemmelsene er regulert av arbeidsmiljøloven, samt forskrifter som gjelder spesifikt for kjøre- og hviletid. Reglene gir reguleringer for sjåførere som håndterer tyngre kjøretøy i forhold til hvor mye hvile man skal ha i løpet av hver dag, hver uke og hver måned (Elvik et al., 1997). Bestemmelsene påvirker på mange måter både sjåførere, transportfirmaer, speditører, kunder. Hele den logistiske linjen er på et eller annet vis påvirket, men i første rekke er det sjåførere og arbeidsgivere som må forholde seg til bestemmelsene. Det er også disse to aktørene som i hovedsak risikerer sanksjoner ved brudd på bestemmelsene. Sjåførere og transportfirmaer kontrolleres gjennom kontrollen gjennomført av Statens Vegvesen og sanksjoneres ved eventuelle brudd på bestemmelsene. Overtredelser av reglene kan straffes med bøter, inndragning av førerkort

og/eller transportløyve. Politiet kan involveres i slike kontroller og fengsel er også sanksjoneringsmulighet. (Elvik et al., 1997)

En av forskriftene som regulerer kjøre- og hviletid er "Forskrift om kjøre- og hviletid m.v. ved innenlandsk transport og transport innen EØS-området". I vedlegg 1, avsnitt II, artikkel 4 presenteres hvilke kjøretøy som *ikke* må forholde seg til disse bestemmelsene. Alle kjøretøy som ikke oppfyller ett eller flere av de følgende punkter må forholde seg til regelverket.

1. Kjøretøyer som brukes til godstransport når største tillatte totalvekt, medregnet vekten av tilhenger eller semitilhenger, ikke overstiger 3,5 tonn,
2. Kjøretøyer som brukes til persontransport, og som er konstruert og utstyrt slik at de er egnet for transport av høyst ni personer, medregnet føreren, og er beregnet til dette formål,
3. Kjøretøyer som brukes til persontransport i rute, når rutens lengde ikke overstiger 50 kilometer,
4. Kjøretøyer der høyeste tillatte fart ikke overstiger 30 kilometer pr. time,
5. Kjøretøyer som brukes av forsvaret, sivilforsvaret, brannvesenet og ordensmakten, eller som er under deres kontroll,
6. Kjøretøyer som brukes i forbindelse med kloakkrensing, flomsikring, vann-, gass- og elektrisitetsforsyning, vedlikehold av og tilsyn med veier, renovasjon, telegraf- og telefontjeneste, posttransport, radio- og fjernsynssending samt peiling av radio- eller fjernsynssendere eller -mottakere,
7. Kjøretøyer som brukes i forbindelse med katastrofer eller redningsoperasjoner,
8. Spesialkjøretøyer for legetjeneste,
9. Kjøretøyer som transporterer sirkus- og tivoliutstyr,
10. Spesialkjøretøyer for hjelp ved bilhavari,
11. Kjøretøyer som prøvekjøres i forbindelse med tekniske forbedringer, reparasjon eller vedlikehold, og nye eller ombygde kjøretøyer som ennå ikke er satt i drift,
12. Kjøretøyer for ikke-kommersiell transport av gods for privat bruk,
13. Kjøretøyer som brukes til henting av melk fra gårder og returnering av melkespann eller melkeprodukter til dyrefor

Dette vil i praksis si at de som må forholde seg til kjøre- og hviletidsbestemmelsene, er alle som driver med godstransport på norske veier med kjøretøy som veier mer enn 3,5 tonn.

Bedrifter som bedriver persontransport er også omfattet av bestemmelsene. Her må kjøretøyet være registrert for mer enn 9 personer inkludert fører. I denne oppgaven er hovedfokuset på godstransport ved hjelp av vogntog. Et vogntog i denne oppgaven forstås som en lastebil med henger, eller trekkvogn med "semitralle", med tillatt totalvekt på 50 tonn.

Som en del av bestemmelsene er retningslinjer for hvem og hvilke typer kjøretøyer som omfattes av denne reguleringen (se over). Som nevnt presenteres hvem som har ansvar og kan komme til å oppleve sanksjoner ved eventuelle brudd. I forskriftsteksten får man også informasjon om hvordan registrering av timer og fart skal skje. Dette omtales ytterligere i kapittel 2.2.4.

Vi skal nå se nærmere på hva sjåfører, arbeidsgivere, speditører og kunder må forholde seg til når det planlegges hvor lang tid en transport skal vare. Her følger en oppsummering av de viktigste elementene fra de forskjellige forskrifter og lovtekster. Dette er kun en kort oppsummering av et større regelverk, men gir en oversikt over hovedreglene for kjøre- og hviletid. Kildene som er benyttet for å beskrive hovedtrekkene i bestemmelsene er: Arbeidsmiljøloven (2005), Forskrift om kjøre- og hviletid i EØS (2007), Forskrift om kjøre- og hviletid m.v. ved innenlandsk transport og transport innen EØS-området (1993), Forskrift om gjennomføring av Europeisk avtale om kjøre- og hviletid m.v. for mannskaper på kjøretøyer i internasjonal vegtransport (AETR) (1987), Forskrift om arbeidstid for sjåfører og andre innenfor vegtransport (2005), og Forordning (EF) nr. 561/2006 (2006).

### 2.2.1 Døgnhvil

Døgnhvilen beskriver hvor lenge en sjåfør skal hvile i løpet av et døgn. Hovedregelen er at denne typen hvil skal være på minimum 11 timer. Man har også mulighet til å dele denne hvilen opp i 3 pluss 9 timer. Hvis man velger den sistnevnte løsningen må man ta pausen på 9 timer til slutt. Det er både normalt og tillat å gjennomføre denne hvilen i kjøretøyet så lenge det er utstyrt med egen soveplass, noe de fleste vogntog som benyttes i langtransport har. I løpet av en arbeidsuke kan døgnhvilen reduseres til 9 timer. Dette må ikke skje mer enn 3 ganger i uka.

### 2.2.2 Ukehvil

Etter maksimalt 6 dagers kjøring skal sjåføren gjennomføre en ukehvil. Denne hvilen skal være på minimum 45 timer og skal være sammenhengende. Det er gitt mulighet for å redusere

denne ukehvilen til 24 timer annenhver uke. I så tilfelle må de resterende timene tas igjen i forbindelse med en annen ukehvil i løpet av de 3 kommende uker.

### 2.2.3 Kjøretid

I løpet av en arbeidsdag kan sjåføren kjøre 9 timer. Etter maksimalt 4,5 timer må sjåføren ta en pause som i utgangspunktet må være på 45 minutter. Disse 4,5 timene kalles en kjøreperiode. I pausen er det ikke tillatt å utføre annet arbeid. Denne pausen kan også deles inn i to kortere pauser på 1 x 15 minutter pluss 1 x 30 minutter. Velger du dette alternativet, må den siste pausen være på 30 minutter. Lengden på oppdelt pause, kan ikke være kortere enn 15 minutter og samlet pause må være minimum 45 minutter i løpet av en arbeidsdag.

Total kjøretid i løpet av en uke kan ikke overstige 56 timer. Hvis to arbeidsuker gjennomføres etter hverandre kan man ikke kjøre mer enn 90 timer til sammen. Siden man kan kjøre 56 timer og ikke 54 (9 timer x 6 arbeidsdager) ser vi at det er to timer ”for mye” i løpet av en arbeidsuke. Dette gjør at man to ganger i uka kan utvide en kjøreperiode til 5 timer.

### 2.2.4 Registrering

Kjøretid, pauser og kjøretøyets fart registreres enten ved hjelp av analog eller digital fartsskriver. Den analoge skriveren benytter de gamle såkalte diagramskivene. I kjøretøyer med digital skriver har hver enkelt sjåfør et personlig sjåførkort som settes inn i skriveren før kjøring, og tas ut ved endt arbeidsdag. Kjøretøy som er registrert etter 9. desember 2006 skal ha digital fartsskriver. Sjåføren har selv ansvar for at registreringen foregår korrekt, mens arbeidsgiveren er ansvarlig for å legge til rette for at sjåføren kan følge kjøre- og hviletidene. Alle arbeidsgivere som har kjøretøy med digital fartsskriver må også sørge for at data fra fartsskrivere og sjåførkort lastes ned og lagres i ett år. Hvis arbeidsgiveren også har kjøretøy som har installert analog skriver, skal disse også lagres i opp til et år. Grunnen til dette er eventuelle bedriftskontroller.



### 3.0 ULYKKER MED TUNGE KJØRETØY

På det norske veinettet omkommer mange mennesker hvert år. Selv om 2010 var et relativt bra år med tanke på antall drepte, er visjonen om null drepte i trafikken fortsatt kun en visjon i det fjerne. 2010 brakte oss ”bare” 210 drepte og 673 hardt skadde noe som er relativt lave tall i forhold til gjennomsnittet for den siste 10 års perioden (SSB, 2011). Selv om dette er lave tall i forhold til de siste år, er det fortsatt åpenbart at det eksisterer risiko forbundet med det å ferdes i trafikken.

En ulykke i Nordsjøen hvor en person omkommer får svært stor dekning i media og det settes fokus på hva organisasjonen som helhet gjør feil, samt hva som er feil med lover og regler for at noe slikt kan skje. En trafikkulykke med en omkommet vil ikke få samme oppmerksomhet. Dette fordi slike ulykker i veitrafikken anses som relativt vanlige. I oljeindustrien får også nestenulykker medieoppmerksomhet og gransking. Et eksempel på dette er hendelsen på Deepsea Atlantic hvor et rør falt ned på boredekket, men ingen ble skadet. En lignende framgangsmåte er selvfølgelig ikke mulig i veitrafikken, da nestenulykker forekommer ofte, med forskjellig alvorlighetsgrad, på forskjellig sted, til forskjellig tid og er vanskelige å registrere.

Ulykker med alvorlige personskader og vogntog involvert oppstår, som nevnt, oftere enn for eksempel ulykker på norske oljerigger. Tabell 1 viser antall personer som er drept eller skadd i veitrafikkulykker hvor vogntog er innblandet fra 2003 og fram til i dag. Variablene som framkommer av tabellen er måned og år.

**Tabell 1: Personer skadd eller drept i ulykker med vogntog innblandet (SSB, 2010).**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Januar	30	21	28	30	27	24	20	30
Februar	14	25	22	28	28	32	15	24
Mars	26	23	16	16	19	21	17	9
April	16	22	18	18	19	21	14	12
Mai	19	12	26	19	14	12	12	14
Juni	23	27	25	21	34	30	17	28
Juli	21	22	19	10	22	19	21	17
August	24	23	16	22	27	19	21	27
September	25	23	20	24	35	13	14	19
Oktober	20	21	24	24	28	14	19	24
November	14	26	28	24	25	25	18	17
Desember	20	24	16	26	19	24	26	22
<b>Totalt</b>	<b>252</b>	<b>269</b>	<b>258</b>	<b>262</b>	<b>297</b>	<b>254</b>	<b>214</b>	<b>243</b>

I denne sammenheng er slike tall svært interessant å studere. I løpet av de siste år kan vi ikke spore markant nedgang av ulykker av denne typen. Man kan se at antallet drepte eller skadde er relativt stabilt for denne typen ulykker. En annen observasjon i denne sammenheng er at mellom 214 og 269 blir skadd eller drept hvert år. På mange måter kan man si at dette er det antall skadde og drepte som vi som samfunn aksepterer på det aktuelle tidspunktet. Dette er et svært høyt antall som fører til svært store samfunnsøkonomiske utgifter hvert år. En reduksjon av denne typen ulykker vil kunne føre til økonomisk gevinst, samt unngåelse av tragiske skjebner og sorgprosesser for involverte, familie og venner.

Statens Havarikommisjon for Transport (heretter SHT) er en offentlig kommisjon som skal gjennomføre sikkerhetsundersøkelser av ulykker i transportsektoren. Kommisjonen er delt inn i luftfart, sjøfart, jernbane og veitrafikk. I denne oppgaven vil fokuset være på rapportene som er publisert av veitrafikkavdelingen. I 2005 ble veitrafikkavdelingen i SHT opprettet. Siden den gang har veitrafikkavdelingen publisert 21 rapporter på sine hjemmesider. 10 av rapportene er sikkerhetsundersøkelser av ulykker hvor kjøretøytypen vogntog er involvert. Samtlige rapporter involverer tyngre kjøretøyer. Dette vil si at samtlige rapporter som er publisert av veitrafikkavdelingen i SHT innebærer kjøretøy som er underlagt bestemmelsene om kjøre- og hviletid. Her kan vi tydelig registrere et fokus som understreker hyppigheten og alvorlighetsgraden av ulykker som involverer tyngre kjøretøyer. SHT sine rapporter blir omtalt grundigere i kapittel 4.

I løpet av de siste 10-15 år har det forekommet en markant økning i godstransport på veg (Samferdselsdepartementet, 2009:37). Dette kan bety at flere tunge kjøretøyer på norske veier gir økt sannsynlighet for at disse kjøretøyene blir innblandet i situasjoner som kan føre til skade på menneske og materiell. Ulykker med tunge kjøretøy er ofte mer alvorlige enn andre ulykker på vei. Tunge kjøretøy blir en stor fare for andre trafikanter på grunn av sin tyngde og størrelse. I ulykker der slike kjøretøy er innblandet, er det vanligvis motparten i ulykken som får de største skadene (Elvik et al., 1997). Derfor er det på mange måter bekymringsverdig i forhold til arbeidet med å begrense ulykker at godstransporten på veg ser ut til å øke.

## 4.0 TIDLIGERE FORSKNING

### 4.1 Kjøre- og hviletidsforskning

Det eksisterer et mangfold av tidligere utførte studier som omhandler kjøre- og hviletidsbestemmelsene i sin helhet, eller som tar for seg bestemmelsene som en del av den aktuelle undersøkelsen. Både internasjonale og nasjonale studier tar for seg dette temaet med forskjellige vinklinger. Kjøre- og hviletidsbestemmelsene har forskjellig form i forskjellige land og verdensdeler. På bakgrunn av dette kan man si at en del av forskningen på dette feltet ikke har stor grad av relevans for denne studien som dreier seg om bestemmelsene her i Norge. Derfor er fokuset i dette kapitlet rettet mot studier og analyser som er gjennomført innenfor de nordiske land.

I følge Erke & Elvik (2006:40) kan man redusere antallet drepte og hardt skadde med 3, 5 % hvis alle førere av tunge kjøretøy overholdt reglene om døgnhvil og om lengste daglig kjøretid. Om dette er et høyt eller lavt tall er en subjektiv vurdering som den enkelte leser selv kan ta stilling til. I forhold til min studie betraktes dette tallet som en verdi som kunne ha vært høyere hvis vi hadde forstått hvorfor bestemmelsene ikke fungerer optimalt i forhold til ulykkesrisiko. Ved et godt svar på et slikt spørsmål kan man iverksette tiltak for å bedre bestemmelsenes effekt. Håpet er at min studie kan komme fram til et godt svar på nettopp dette spørsmålet, gjennom de kommende kapitler.

I en litteraturstudie fra TØI skrevet av Astrid Helene Amundsen og Fridulv Sagberg (2003) kommer det fram at lengde og kvalitet på søvn før kjøring, har mest å si for virkningen på kjøreatferd og ulykkesrisiko. Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene skjer ofte og det er spesielt regler om døgnhvil som ikke overholdes. Her påpekes det at noe av grunnen til at bestemmelsene brytes er at regelverket er komplisert. I denne forbindelse vil jeg trekke fram et sitat som også er benyttet av Vegdirektoratet og Statens Vegvesen i håndbok 228 fra 2001. Uttalelsen kom fra en britisk høyesterettsdommer i forbindelse med en kjøre- og hviletidssak og understreker kompleksiteten denne typen bestemmelser medfører. Uttalelsen lød som følger (Vegdirektoratet, 2001:4):

*I would like to add my personal sympathy, not only to the Justices but also to the road transport undertakers who are required to try and sift through an indigestible mass of*

*legislation connected with road traffic passed in this country, supplemented by a fusillade of eager directives, tired by officers from their desks in Brussels, the purpose of the draftsman being apparently to leave the reader in a State of bemused incomprehension.*

Som en løsning på det eventuelle problemet med for stor grad av komplisert regulering kan det være naturlig å vurdere deregulering som tiltak. En SINTEF rapport fra 2002 påpeker at de fleste undersøkelsene innen veitrafikk tyder på at det ikke er noen klar sammenheng mellom deregulering og endringer i sikkerheten. (Johnsen, Lindstad, & Nicolaisen, 2002). I samme rapport understrekes buss- og lastebilnæringens stadig økende krav til kostnadsreduksjoner, noe som igjen har påført sjåførene stress, økt trøtthet og truet arbeidsmiljø. Det eksisterer altså indikasjoner på at økt kostnadspress og konkurranse går ut over sikkerheten.

Nordbakke (2004:72) konkluderer med at det eksisterer generelt god kunnskap blant bilførere omkring risikoen forbundet med innsovning bak rattet. Samtidig blir det påvist i rapporten at yrkessjåfører som bryter kjøre- og hviletidsbestemmelsene har større sannsynlighet for å sovne. Nordbakke trekker frem at kunnskapen omkring risikoen forbundet med trøtthet og innsovning skyves unna til fordel for sosiale føringer av forskjellig slag. Nordbakke (2004:76) presenterer også tallmateriale som beskriver hvilke føringer som har betydning for at bestemmelsene brytes. Noen nøkkeltall i denne forbindelse er: 49,4% mener at bestemmelsene brytes på grunn av press fra arbeidsgiver, 23,7% mener at avlønningssystemet skaper press, 43,5% mener at press fra kollegaer er en årsak, og 30,4% av de spurte mener at kjøre- og hviletidsbestemmelsene er for strenge og lite fleksible og dermed skaper stress. Det siste punktet her støtter opp om den nevnte høyesterettsdommers sympatierklæring.

En studie gjennomført av Torkel Bjørnskau og Frode Longva (2009) konkluderer med at sikkerhetskulturen i virksomheter påvirker klart i hvilken grad den enkelte fører følger regler og instruksjoner på jobb, og denne regeletterlevelsen har en klar effekt på ulykker/hendelser. Altså kan man se konturene av en mulig sammenheng mellom sikkerhetskultur og arbeidsmiljø. Moe og Øvstedal (1997) skrev en rapport for å beskrive de viktigste rammebetingelser for tunge kjøretøy. De konkluderer med at arbeidsmiljøfaktorer regnes som vesentlig i forhold til sikkerhet og at sjåfører som arbeider under tidspress og kanskje bryter fartsgrensen som følge av dette presset, er oftere involvert i trafikkulykker. Kort sagt, det

virker å være sammenheng mellom tidspress og ulykker. I samme rapport påpekes også at manglende overholdelse av bestemmelsene kan gi økt fart (Moe & Øvstedal, 1997). Kjøre- og hviletidene kan sies å være en del av konteksten for sjåførene og en faktor som i seg selv kan skape tidspress. Ergo kan man se på disse bestemmelsene som en faktor som påvirker arbeidsmiljøet til sjåførene.

Ragnøy & Sagberg (1999) har gjennomført undersøkelser som viser at sjåførenes opplevelse av stress har stor betydning for adferd. Her er det også påvist at stress har en klar sammenheng med uhell og overtredelser. I Husdahl & Bråthen (2010) kommer det fram at sjåfører i enkelte situasjoner stilles ovenfor et valg om å bryte kjøre- og hviletidsbestemmelsene eller å bryte avtalt leveringstidspunkt.

I en TØI rapport skrevet på oppdrag fra Statens Vegvesen kommer det fram at 100% overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene ikke påvirker forventet årlig antall drepte eller hardt skadde i særlig stor grad i forhold til for eksempel bilbeltebruk (Olsen, 2004). Prediksjonene som framkommer i denne rapporten er basert på historisk data fra 1998 til 2002. I korte trekk viser dette at reglene slik de var formulert i 2004 har liten effekt på ulykkestallene i de kommende år (etter 2004). TØI har trukket de samme konklusjoner allerede i 1988 da rapporten ”Kjøre- og hviletidsbestemmelsenes betydning for trafikksikkerheten” ble publisert. Det påpekes her at resultatene er noe usikre, men at en skjerping av reglene vil gi relativt liten gevinst (Fosser, 1988). Både resultatene fra 1988 og fra 2004 viser at selv om vi har reguleringer for kjøre- og hviletid er det relativt lite å hente i forholdt til å oppnå lavere ulykkestall. En kvantitativ masteroppgave fra 2007 konkluderer med det motsatte av TØI sine konklusjoner. Her mener forfatteren at kjøre- og hviletidsbestemmelsene fungerer som risikoreduserende tiltak (Nevøy, 2007). I tillegg kommer det fram at det eksisterer uenighet mellom myndigheter og sjåførene omkring hvordan disse bestemmelsene skal formuleres og tolkes. Nevøy mener på bakgrunn av sine funn at utfordringen i de kommende år er å utvikle reguleringer som tar hensyn til sjåførene samtidig som risikoen i trafikken reduseres.

#### **4.2 Trøtthet, sovning og fatigue**

Bilførere av både tunge kjøretøy og personbiler kan oppleve trøtthet under kjøring. Rapporten ”Fatigue, sleepiness and reduced alertness as risk factors in driving” (Sagberg, Jackson,

Krüger, Muzet, & Williams, 2004) viser til at trøtthet og sovning anses til å være blant de viktigste årsakene til trafikkulykker. Her påpekes også at trøtthetsrelaterte ulykker forekommer hyppigst om natta, med en risikotopp sent på natta eller tidlig på morgenen. På bakgrunn av funn i rapporten framheves det at risikoen forbundet med ulykker øker desto lengre man kjører og dette ser ut til å gi støtte til de gjeldende kjøre- og hviletidsbestemmelser. Selv om rapporten gir en viss støtte til bestemmelsene slik de er formulert i dag, påpekes et behov for forskning i forhold til å avgjøre hva som er de gunstigste måter å regulere kjøre- og hviletid på. Hypotesen om at tidspress og stress fører til problemer med å overholde kjøre- og hviletidsregler, som igjen kan føre til for lite søvn, fare for sovning og/eller til for høy fart, får støtte i Assum & Sørensen (2010). På bakgrunn av de to nevnte rapportene kan vi si at stress kan føre til søvnmangel, som igjen kan føre til ulykker.

Et eksempel i forhold til det å regulere hviletid i beskrives av Hopkins (2011) og dreier seg om australsk luftfartsindustri. Dette er dermed ikke direkte overførbart til vår trafikksikkerhetskontekst, men beskriver hvorfor detaljert myndighetsstyring i forhold til arbeids- og hviletid er viktig. Hopkins sin artikkel argumenterer blant annet for viktigheten av detaljerte regler fremmet av myndighetene i sammenheng med regulering av hviletid, noe som står i kontrast til teorier om positive effekter av funksjonelle myndighetskrav (beskrives nærmere i kapittel 5.2). I eksemplet beskrives det at de australske myndighetene rundt år 2000 gikk bort fra praksisen med detaljert myndighetsstyring av hvor mange timer piloter hadde lov til å fly. Dette endte med at store aktører innen luftfarten fortsatte med det tidligere myndighetspålagte regelverket uten å gjennomføre risikostyringsprosesser på egenhånd, mens små selskaper så på dette som en mulighet til å få pilotene til å jobbe mer og hvile mindre. Dette igjen førte til at pilotene følte seg presset til å fly mer enn det som var forsvarlig. Et slikt eksempel viser at fravær av regler kan føre til press på de som arbeider i ”den skarpe enden”, som igjen gjør at usikre handlinger forekommer.

### **4.3 Granskingsrapporter**

SHT har som tidligere nevnt publisert 21 rapporter og samtlige av disse involverer tyngre kjøretøy. Tabellen under viser hvor mange av disse rapportene som omtaler kjøre- og hviletid, samt hvor mange av rapportene som har identifisert brudd på bestemmelsene.

**Tabell 2: Kjøre- og hviletid i granskingsrapporter**

	Kjøre- og hviletid omtalt?		Identifisert brudd
	Nei	Ja	
Vestre Flogvatn 2005		x	x
Tengs Sirvåg 2005		x	
Robru 2005	x		
Gjedrem 2005	x		
Drammen 2005	x		
Tresfjord 2006		x	
Etne 2006	x		
Temarapport	x		
Larvik 2006	x		
Stange 2006	x		
Levanger 2005		x	
Krogstadfossen 2005		x	
Fokstua 2006		x	
Grong 2009 (Foreløpig rapport)	x		
Vikedal 2007		x	
Rennebu 2006		x	
Lenefjorden 2006		x	
Garnes 2007	x		
Smestad 2007	x		
Alta 2009	x		
Flåm 2007	x		

Som tabellen ovenfor viser har nær sagt halvparten av alle rapportene som er publisert av veitrafikkavdelingen i SHT omtalt kjøre- og hviletider i noe grad. På bakgrunn av dette kan vi påpeke at kjøre- og hviletider er et element i en stor del av granskingsrapportene. Dette igjen kan være med på å understreke tanken om at disse bestemmelsene er en risikofaktor i mange av ulykkene som involverer tunge kjøretøy. Det er likevel ikke registrert brudd på bestemmelsene i særlig grad. Det vil si at i de fleste ulykker som SHT har gjennomført gransking av, er bestemmelsene mest sannsynlig overholdt. Dermed kan man tenke seg at det ikke er *brudd* på bestemmelsene som er den største risikofaktoren, men heller at bestemmelsene i seg selv kan være med på å påvirke sjåføren. Eksempelvis kan man se for seg muligheten for at bestemmelsene i seg selv er en faktor som påvirker stressnivå og oppmerksomhet hos sjåføren. Altså at det å overholde bestemmelsene blir en form for byrde som gjør at sjåføren ikke klarer å konsentrere seg i stor nok grad om sin viktigste oppgave, nemlig kjøringen. Siden SHT stort sett undersøker de mest alvorlige ulykkene i veitrafikken, vil argumentasjonene over kun gjelde nettopp for ulykker med høy alvorlighetsgrad.



#### 4.4 Fellestrekk og relevansvurderinger

De fleste rapportene og undersøkelsene, som er trukket fram i kapittel 4.1 og 4.2, samt andre studier som omtaler kjøre- og hviletidsbestemmelsene, snakker om ”brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene” som om det er *en* årsak eller risikofaktor. Dette kan oppfattes som en ”smal” tilnærming siden vi har sett at bestemmelsene kan oppfattes som kompliserte blant annet i Amundsen & Sagberg (2003). I tillegg fins det stor grad av detaljstyring i forhold til alle typer hvile- og kjøreperioder. I de få undersøkelsene som sier noe mer spesifikt om hvilken del av bestemmelsene som brytes, er det ofte døgnhvilen som trekkes fram.

En svært liten del av forskningen mener at det er negative konsekvenser av bestemmelsene i seg selv slik de er formulert i dag. Gjennom SHTs sikkerhetsundersøkelser av alvorlige ulykker kan man spore en gjennomgående overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Dette kan understreke muligheten for at bestemmelsene i seg selv medfører negative konsekvenser for sjåføren. Det er ofte deskriptive framstillinger av antall *brudd* på bestemmelsene som er gjenstand for undersøkelser. Enkelte studier fokuserer i noe grad på *hvorfor* bestemmelsene brytes, men dette er utfordrende når disse bestemmelsene har så mange forskjellige sider og er så kompliserte.

Som vi har sett er kjøre- og hviletidsbestemmelsene undersøkt omtalt i en del forskningsprosjekter i Norge. Denne forskningen er i stor grad kvantitativ og fokuserer på brudd på bestemmelsene eller hvordan overholdelse kan redusere antall drepte og skadde. Relevansen av slike studier er selvfølgelig høy. Min studie benytter de ovennevnte rapporter og undersøkelser som grunnlag, men går på mange måter ett skritt videre og benytter kvalitative metoder for å finne en bredere forståelse for *hvorfor* bestemmelsene ikke bidrar i *større grad* til lavere ulykkestall og dermed bidrar til færre skadde og drepte. Med en slik tilnærming blir det å støtte seg på tidligere forskning svært relevant. Denne studien vil dermed kunne si noe om hva som er grunnen til at bestemmelsene ikke fungerer helt optimalt. På bakgrunn av slike resultater kan man vurdere hvilken form og formulering bestemmelsene skal ha, for å bidra i størst mulig grad til lavere ulykkestall.

## 5.0 TEORI – RISIKO OG REGULERING

I dette teorikapitlet vil de følgende teoretiske retninger betraktes i lys av problemstillingen som senere undersøkes empirisk. Dette for å skape et rammeverk som er passende i forhold til å vurdere den statlige reguleringen av risiko forbundet med tunge kjøretøy som en del av veitrafikksystemet. Hovedfokuset er regulering gjennom kjøre- og hviletidsbestemmelsene, samt ulykker som har sammenheng med brudd på disse bestemmelsene. På bakgrunn av dette kan vi få svar på hvorfor regulering av risiko i veitrafikken gjennom kjøre- og hviletidsbestemmelsene, ikke fører til lavere ulykkestall. I de kommende kapitler er de viktigste teoretiske bidrag satt i sammenheng med den empiriske konteksten.

### 5.1 Risiko

For å kunne skape et passende rammeverk for denne undersøkelsen må vi betrakte begrepet ”risiko”. Dette begrepet er viktig siden det nettopp er risiko vi ønsker å styre eller regulere for å unngå alvorlige konsekvenser i form av ulykker. Tilstedeværelse av risiko må forstås i sammenheng med sikkerhet. En forenklet beskrivelse av dette forholdet er at når risikoen er lav, er sikkerheten høy og visa versa (Antonsen, 2009:5). Risikobegrepet benyttes i dag på svært forskjellig vis innen forskjellige sektorer i samfunnet. Terje Aven (2007:38) beskriver det slik:

*Mange ingeniører har lært at risiko er sannsynlighet multiplisert med konsekvens (utfall) –det som innen statistikken omtales som ”forventet verdi”. Hvis du spiller Lotto, så er forventet utbetaling 0.5 kroner for et spill som koster kr 1. Du forventer å tape 0.5. Fortolkningen er at i det lange løp vil tapet være 0.5. En økonom vil imidlertid være mer opptatt av usikkerheten knyttet til utfallene når han eller hun snakker om risiko. Risikoen forstås som usikkerheten i utfallene sett i forhold til forventningen, i eksemplet 0.5. Med andre ord, forståelsen av risikobegrepet er helt motsatt. I det første tilfellet er risikoen 0.5, i det andre tilfellet er risikoen overhodet ikke berørt av denne forventningen. Så hvis ingeniøren sier risikoen er liten, kan økonomien si at den er stor.*

Som sitatet viser er det viktig at det eksisterer en felles forståelse for hvordan risikobegrepet skal betraktes. I denne oppgaven forstås risiko som *usikkerhet om hva som blir konsekvensene eller utfallene av en gitt aktivitet* (Aven, Njå, Sandve, Olsen, & Boyesen, 2004:37). I en trafiksikkerhetskontekst kan man tenke seg at vegvesen, politi og myndigheter generelt arbeider hardt med å redusere sannsynligheten for ulykker og ønsker å få antall drepte og hardt skadde i veitrafikken i løpet av ett år til å bli under 100. Selv om det er arbeidet hardt mot dette målet på under 100 drepte og hardt skadde, kan vi ikke si med sikkerhet at dette antallet faktisk vil komme under 100. Dermed betraktes risikoen her som usikkerheten omkring hva som blir konsekvensene eller utfallene av myndighetenes arbeid for å redusere antall drepte og hardt skadde til under 100. Det gir altså mening å vurdere muligheten for så mange utfall som mulig. Tanker som minner om disse ble tenkt for mange hundre år tilbake. Blant annet kan vi framheve Aristoteles sin uttalelse om sannsynlighet, som har vært med på å skape et grunnlag for forskning og teorier omkring sannsynlighet og risiko, og som fortsatt på mange måter har relevans for dagens industrialiserte og teknologiske samfunn.

*Det er sannsynlig at det usannsynlige vil skje* (Aristoteles 384-322 f.Kr.)

Det ovennevnte viser en mulighet og et behov for å bedrive styring av de risikoer som eksisterer (risikostyring) ved blant annet å ta gode beslutninger og gjennomføre korrekte tiltak. *Risikostyring* handler om å få innsikt i risikoforhold, effekt av tiltak, metoder, prosesser og strategier (Aven, 2007:13). Lars G. Wessel Johnsen (2005:11) mener at risikostyring er å innarbeide systematiske tiltak mot uønskede hendelser i en organisasjon eller virksomhet. Samtidig sier Wessel Johnsen (2005:47) at risikostyring er en løpende prosess hvor risiko identifiseres, analyseres, vurderes og behandles for senere å være gjenstand for overvåkning og styring, kontroll og revisjon, samt dokumentasjon. Regulering av kjøre- og hviletid er en metode eller en strategi som benyttes av myndighetene for å styre risikoen forbundet med veitrafikk og man kan se at kjøre og hviletidene pr. dags dato styres, kontrolleres, revideres og dokumenteres. Dette kan oppsummeres på forenklet vis: Myndighetene forsøker å bedrive risikostyring i veitrafikken og kjøre- og hviletidsbestemmelsene er et ledd i denne styringen.

### 5.1.1 Kompleksitet og koplinger

Styring av sikkerhet og risiko ble for alvor framtrødende når sosiologen Charles Perrow (1984) skrev boken *Normal Accident* (NA). NA-teorien har en retning som av mange oppfattes som negativ. Poenget er at så lenge komplekse interaksjoner og tette koplinger

eksisterer i organisasjoner, vil ulykker oppstå. Man kan anta at veitrafikk er et system hvor det eksisterer relativt høy grad av kompleksitet og til tider tette koplinger. Når det gjelder kjøre- og hviletid, kan vi også se for oss at disse fører med seg kompleksitet inn i trafikksystemet, eller at de er komplekse i seg selv.

Veitrafikksystemet vil selvfølgelig ha varierende grad av kompleksitet og tette koplinger, avhengig av trafikkmengde, tid på døgnet, vær og føreforhold, type vei osv. Perrow fokuserer på svært komplekse og tett koblede organisasjoner som for eksempel kjernekraftverk og romfartsorganisasjoner og hans løsning på problemene er å bygge ned kompleksiteten. Man kan ikke påstå at veitrafikksystemet er like komplekst og tett koplet som f.eks et kjernekraftverk, men tankegangen kan likevel ha relevans. I veitrafikksystemet kan man argumentere for at kompleksiteten stiger gjennom stadig nye veisystemer, flere skilt, nye kjøremønstre, samt strengere og mer omfattende regelverk eksempelvis når det gjelder kjøre- og hviletid. Man kan også si at koplingene i veitrafikken blir tettere og tettere, med tanke på at antallet kjøretøy er økende på norske veier (Samferdselsdepartementet, 2009), spesielt i og rundt våre største byer (Jean-Hansen, Hansen, & Aas, 2009). I tillegg til dette utvikles også nye navigasjonssystemer, overvåkningssystemer og tekniske løsninger både i kjøretøy og i forbindelse med infrastrukturen. Dermed ser vi en utvikling innen veitrafikken som er motstridende i forhold til Charles Perrow sine tanker om å bygge ned kompleksiteten og skape løsere koplinger for å unngå ulykker.

”Trafikksikkerhetshåndboken” trekker fram kompleksiteten i veitrafikken. Og man kan trekke paralleller til Perrow sine tanker om komplekse systemer. I kapittel 4.2 i den nevnte håndboken, kommer det følgende fram (Elvik et al., 1997):

*Det er ikke tilstrekkelig å fastslå at en ulykke ble utløst av førerens feilhandling. Vi må også spørre hvorfor feilhandlingen ble begått. Det kan tenkes at mye av forklaringen på feilhandlinger i trafikken ligger i at trafikksystemet i gitte situasjoner stiller for høye krav til menneskes yteevne. Blir systemet for komplisert, vil selv de best utrustede trafikanter fra tid til annen begå fatale feil. I dag er menneskets hovedoppgave i trafikken å gjøre det som er for vanskelig for teknikken. Problemer vi ikke finner gode tekniske løsninger på, overlater vi til trafikantene å løse selv.*

Vogntogsjåfører vil ofte være svært godt utrustede trafikanter på bakgrunn av sin kunnskap og erfaring. Som sitatet over påpeker, kan selv de beste sjåførene påvirkes til å gjøre fatale feil. I tillegg til et komplekst veisystem som alle sjåfører må forholde seg til, har vogntogsjåførene et mer komplisert regelverk å forholde seg til, enn personbilførere. Som vi har sett tidligere er blant annet kjøre- og hviletidsbestemmelsene noe av det som går utover det en personbilsjåfør må tenke på. Vogntogsjåføren har også mange andre oppgaver, forpliktelser og regelverk å forholde seg til. Eksempelvis, lastsikring, rutetider, hente og leveringstidspunkter, spesielle bestemmelser for fart, spesielle bestemmelser for farlig gods, vektbegrensning for bilen, hengeren og/eller veien. En vogntogsjåfør må også kjøre når transportoppdraget skal utføres. Han/hun kan ikke vente til føret eller været blir bedre, men må forholde seg til de vær og føreforholdene som er langs ruta når transporten skal gå. Også dette er med på å gjøre hverdagen mer komplisert for vogntogsjåførene. Summen av alle disse faktorene kan være med på å gjøre sjåførhverdagen komplisert/kompleks.

### 5.1.2 Veitrafikk og organisatoriske ulykker

Som et litt annet bidrag til risikofaget, utviklet ”High reliability organization-teorien (HRO)” seg på 1980- og tidlig 1990-tallet. En rekke forskere fremmet denne litt mer positive retningen i forhold til Perrow’s *Normal Accident*. Her er poenget at det faktisk er mulig å utvikle et pålitelig system gjennom fokus på sikkerhet, desentralisert styring, sterk organisasjonskultur og kontinuerlig læring. Altså kan riktig design av organisasjonen kompensere for menneskelige feilhandlinger (Aven et al., 2004). Karl E. Weick og Kathleen M. Sutcliffe (2001) har identifisert fem følgende kjennetegn på slike ”High Reliability Organizations”. Fokus på feil, motvilje når det gjelder å forenkle fortolkninger, følsomhet ovenfor operasjoner, interesse for resiliens og respekt for ekspertvurderinger. James Reason (1997) støtter seg i relativt stor grad på HRO-teorier når han betrakter ulykker.

Ulykker oppstår som følge av en kombinasjon av aktive feil og latente forhold (Reason, 1997:10). I vår trafikksikkerhetskontekst vil de aktive feil i hovedsak utføres av den ”skarpe enden” nemlig av vogntogsjåførene. I dagens ulykkesgranskinger og sikkerhetsundersøkelser betraktes slike forhold ofte som konsekvenser og ikke som årsaker eller risikofaktorer, noe som vil kreve dypere og mer nøyaktige analyser av de enkelte ulykkene. Man kan ikke bare avslutte en gransking og konkludere med at ”sjåføren sovnet ved rattet”. For politiet som skal ta stilling til skyldspørsmålet, vil dette være en tilstrekkelig konklusjon. Man kan se politiets arbeid med en ulykke som en søken etter ”human error” altså menneskelig feilhandling, hvor

man ønsker å identifisere personer som er skyld i hendelsen. Sidney Dekker (2006) kaller dette for ”The Bad Apple Theory” hvor fokuset er på den ene personen som ikke handlet riktig. SHT som på sin side ikke tar stilling til skyldfordeling, vil ofte gå videre og betrakte grunner til *hvorfor* sjåføren sovnet. I en slik situasjon vil kjøre- og hviletidene måtte betraktes som en risikofaktor av granskingsgruppen. Latente forhold kan for eksempel være noe galt med kjøretøyets tekniske system som ikke blir oppdaget, det kan være dårlige eller glatte veier, dårlig vær, eller dårlig veibelysning.

I etterkant av ulykker og granskinger i veitrafikken, gjennomføres ofte trafikksikkerhetstiltak av forskjellig slag. Eksempler på slike tiltak er hyppigere kontroller, nedsatt fartsgrense, mer synlig politi eller midtdeler. En annen måte som virker som et åpenbart hjelpemiddel i jobben med å begrense ulykker og få ned ulykkesraten, er å stramme inn gjeldende regelverk, eller implementere nye regler. I ulykker hvor man ser at kjøre- og hviletidsbestemmelsene kan være en risikofaktor, vil det være naturlig å tenke at dette regelverket må strammes inn eller endres for å påvirke sikkerheten i positiv retning. I tilfellet med kjøre- og hviletid er det nettopp dette som har skjedd i noen tilfeller. Eksempelvis kan vi nevne den nyeste endringen, innføring av digital fartsskriver fra 2006, som ble vedtatt 24. september 1998 i ny forordning (EF) nr. 2135/98 (Vegdirektoratet, 2001:9).

Vi bygger stadig ut vårt veinett og dette blir benyttet av mange forskjellige typer kjøretøyer. Traktorer, trikker, hjullastere, personbiler, tippbiler, vogntog, utrykningskjøretøy og elbiler er eksempler på forskjellige typer kjøretøy som illustrerer diversiteten i trafikkbildet. I tillegg til dette har størsteparten av den voksne befolkning tilgang til dette systemet. Det eksisterer altså et stort mangfold av personligheter og kjøretøy innenfor trafikksystemet. Transportøkonomisk institutt (TØI) publiserte i 2009 en rapport som bekrefter at det er grunn til å vente betraktelig økning i trafikken de kommende år, undersøkelsen gjelder våre største byer (Jean-Hansen et al., 2009). Aldersspredningen i trafikken er også markant, da man i Norge i dag kan ta førerkort når man er 18 år og man kan inneha dette beviset helt til legen ikke lengre gir tillatelse til å føre bil på grunn av fysiske eller psykiske lidelser eller begrensninger. Innenfor dette systemet eksisterer også en lang rekke organisasjoner. Mange bedrifter har firmabiler som løser forskjellige oppdrag, enten for bedriften selv, eller for kunder. Entreprenører har maskiner tilpasset for å løse entreprenøroppgaver, transportselskap har lastebiler, busser og vogntog som løser faste eller vilkårlige oppdrag.

Trafikksystemet står aldri stille. På nattestid er det selvfølgelig ikke like stort press på dette systemet, men noe aktivitet er det også om natten. Trafikken er et stadig voksende system. Presset på utbygging og vedlikehold øker i takt med antallet biler og befolkningsvekst. Alle aktørene i dette systemet er underlagt de samme regler og bestemmelser. Noen har likevel noen ekstra bestemmelser å forholde seg til. Eksempelvis har tyngre kjøretøy ofte egne bestemmelser av forskjellig slag. Det samme gjelder for maskiner og utstyr som er beregnet for anleggsdrift.

Vi registrerer altså stadig utvikling, det bygges nye veier og nye teknologiske løsninger implementeres både i kjøretøy og som en del av veinettet. Man kan se for seg at vi er på vei inn i en mer og mer automatisert og teknologisk trafikkverden, med mer og mer kompleksitet på mange plan. For å lære mer og begrense ulykker i trafikken vil det være nyttig å benytte et rammeverk som kanskje ikke er så vanlig å benytte, når det gjelder slike ulykker. På bakgrunn av dette kan man betrakte eventuelle ulykker, som organisasjonsulykker. Som James Reason (1997) påpeker, har slike ulykker mange årsaker og involverer mange aktører på forskjellig nivå. Når vi snakker om organisasjonsulykker tenker vi vanligvis på ulykker innen kjemisk industri, oljeindustri, jernbanetransport, banker og stadioner (Reason, 1997). Siden trafikken gjennom historien har blitt mer og mer kompleks, automatisert og regelstyrt mener jeg tiden er inne for å betrakte trafikksystemet som et system hvor det oppstår ulykker som kanskje påvirker og påvirkes av, flere ulike organisasjoner og aktører. En ulykke med et eller flere vogntog vil for eksempel bli påvirket av vogntogsjåføren, sjåfører av andre involverte kjøretøyer, arbeidsgiveren til vogntogsjåføren, vegvesenet, virksomhetene som har konstruert de involverte kjøretøyene, samt alle organisasjoner og statlige instanser som regulerer ferdsel på vei. I dette eksemplet finner vi begrunnelse for at også veitrafikkulykker kan betraktes som organisatoriske ulykker, nettopp på bakgrunn av at mange aktører på forskjellig nivå involveres. Dette gjelder både før ulykken, i det den finner sted, og etter at den har inntruffet. Som Reason påpeker er det ikke alltid like lett å tegne en bestemt linje mellom individuelle ulykker og organisasjonsulykker. I denne studien vil ulykker i trafikken konsekvent betraktes som organisatoriske ulykker og ikke som individuelle hendelser.

### 5.1.3 Farlige forsvar og handlingsrom

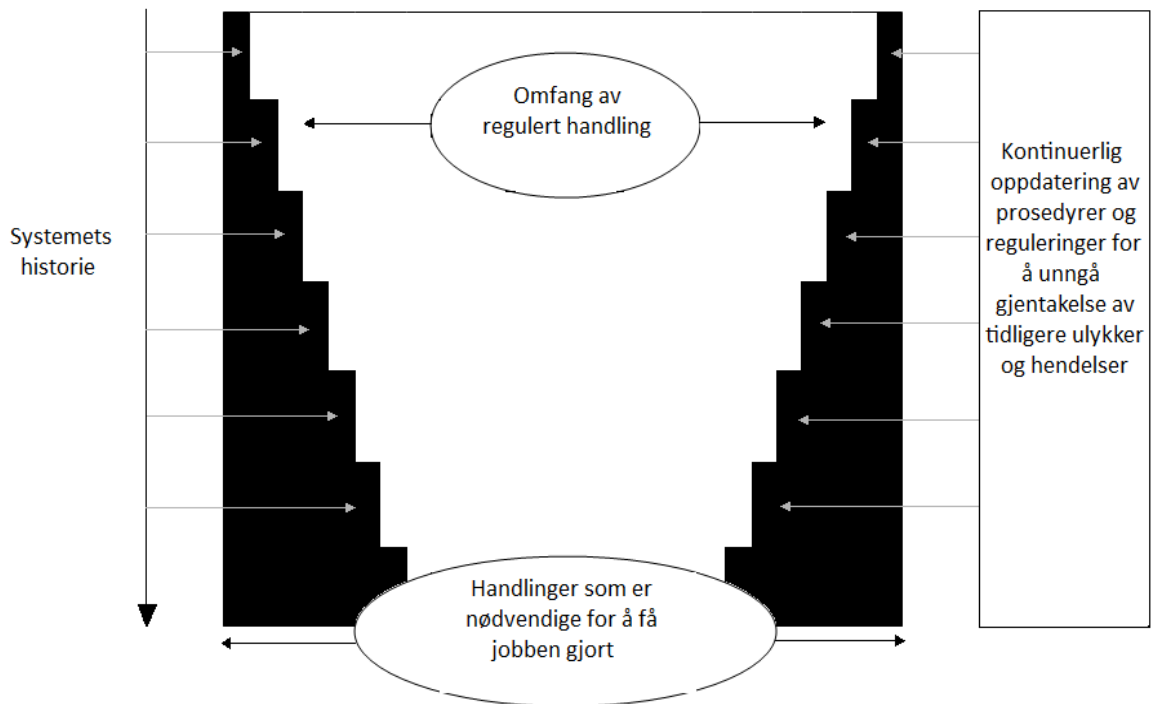
James Reason (1997:49) beskriver hvordan skrevne prosedyrer for både effektivitet, produktivitet og beskyttelse er en svært vanlig framgangsmåte:

*All organizations suffer a tension between the natural variability of human behaviour and the system's needs for a high degree of regularity in the activity of its members. The managers of hazardous systems must try to restrict human actions to pathways that are not only efficient and productive, but also safe. The most widely used means to achieve both goals are written procedures.*

Etter hvert som antallet prosedyrer og regler øker, vil arbeidernes handlingsrom bli mindre og mindre. Et endelig resultat kan være at regler og prosedyrer må brytes for at jobben skal kunne gjennomføres. Reason (1997:50) presenterer en figur som beskriver denne problemstillingen. I Reason sin tankegang er det i hovedsak snakk om prosedyrer som stadig blir endret og innskjerpet og som dermed fører til innskrenket handlingsrom. I figur 1 (som er basert på Reason sin figur) er også reguleringer innlemmet som en del av det som kan være med på å gjøre handlingsrommet smalere for arbeiderne i ”den skarpe enden”. Dette fordi kjøre- og hviletidsbestemmelsene er regulering som minner om prosedyrer for gjennomføring av arbeidsdagen. Om kjøre- og hviletidsbestemmelsene faktisk er med på å skape smalere handlingsrom for sjåførene, betraktes i kapittel 8.6.

Figuren under viser et tenkt system eller en organisasjon og utviklingen av dette systemet eller denne organisasjonen. Tidslinjen går ovenfra og ned som framstilt av pilen på venstre side. De to sorte ”trappfeltene” på høyre og venstre side illustrerer prosedyrer og reguleringer. Man kan se at de sorte feltene blir større etter hvert som tiden går, altså nedover i figuren. Det hvite feltet mellom de to sorte feltene er det rommet arbeiderne har til å gjennomføre jobben innenfor rammene av prosedyrer og reguleringer. Handlingsrommet blir altså smalere etter hvert som prosedyrer og reguleringer blir flere og strengere. Arbeiderne i organisasjonen må kanskje strekke seg utover reguleringen for å få arbeidet gjort. Det at reguleringene innskjerpes er selvfølgelig på bakgrunn av ønsket om å unngå ulykker. Det er altså i utgangspunktet en positiv hensikt med innskjerpingen, men arbeiderne blir samtidig presset inn i et dilemma mellom å utføre jobben, eller å bryte reglene.





**Figur 1: Regulering og handlingsrom. Basert på Reason (1997:50)**

Vi reflekterer litt over figur 1 i sammenheng med vogntogsjåfører og kjøre- og hviletidsbestemmelser. Sjåføren (som arbeider i "den skarpe enden" i min oppgave) må rekke fram til en levering innen en gitt tidsfrist, men blir hindret av venting på grunn av tekniske problemer på vogntoget. La oss tenke oss at sjåføren må benytte 1,5 time på en reparasjon før han kan kjøre videre. Dette er tid som ikke regnes som hviletid, men som arbeids- / kjøretid. Dermed har sjåføren gått glipp av 1,5 time som han kunne benyttet til kjøring. Ved en normal arbeidsdag kommer sjåføren hjem 30 minutter før kjøretiden er over, men siden reparasjonen tok så lang tid er kjøretiden ute 1 time før han kommer hjem. Dette fører igjen til at sjåføren må overnatte i kjøretøyet minimum 9 timer før han kan kjøre videre og komme seg hjem. På grunn av forsinkelsen må kanskje sjåføren utsette neste dags kjøring og dermed ikke rekke sine faste leverings- og hentefrister. For at sjåføren skal rekke tidsfristene neste dag, må han/hun muligens velge å kjøre helt hjem og dermed bryte kjøre- og hviletidsbestemmelsene gjennom å overskride kjøretiden med 1 time. Dette vil også føre til at sjåføren får overnatte hjemme og ikke i kjøretøyet, noe som kanskje vil innvirke på trivsel, humør, stressnivå og søvnkvalitet.

Vi ser av figuren og eksemplet over at handlingsrommet blir innskrenket, mens handlingene som er nødvendig for å gjennomføre arbeidet (komme seg hjem innen kjøretiden, for å

overholde fristene neste dag), fortsatt er de samme. Sjøføren kan oppleve at kravene til utførelse av jobben er de samme, mens nye bestemmelser for kjøre- og hviletid innføres eller endres til det som for sjåførene kan komme til å føles som et strengere regelverk. På bakgrunn av dette kan vi se at sjåfører kan oppleve et dilemma i forhold til om de skal bryte kjøre- og hviletidsbestemmelsene eller bryte forpliktelser ovenfor speditører, kunder og egen arbeidsgiver. Om denne figuren kan benyttes for å forklare hvorfor kjøre- og hviletidsbestemmelsene ikke bidrar i større grad til lavere ulykkestall, undersøkes i kapittel 8.6.

Bestemmelsene som regulerer kjøre- og hviletid har gjennomgått endringer. Fram til 2001 er bestemmelsene endret fem ganger (Vegdirektoratet, 2001:9). I det foregående tiåret har bestemmelsene også blitt endret i det som kan tolkes som en strengere retning. Blant annet skal digitale fartsskrivere være installert i alle nye kjøretøy (Samferdselsdepartementet, 2006). Hensikten med disse er at det skal være enklere for myndighetene å overvåke aktiviteten til hver bedrift og hver enkelt sjåfør. Dette nye systemet skal også gjøre det vanskeligere for sjåfører å jukse med kjøre- og hviletidene. Samtidig som nye og strengere regler innføres må den enkelte sjåfør løse de samme oppdrag og gjerne på kortere tid, slik at befraktere, ledere og kunde mener at oppdraget er gjennomført med ønsket grad av presisjon og tidsbruk.

Med bakgrunn i beskrivelsen over og figur 1 kan det tenkes at kjøre- og hviletidsbestemmelsene kan føre til stress og dermed overtredelser av det aktuelle regelverket. Når forbudte handlinger er nødvendige for å få jobben gjort, vil regelovertredelser finne sted (Reason, 1997). Reason (1997:51) forklarer også hvorfor slike overtredelser er negative i sitatet under:

*Violations can have two consequences. They can increase the probability of a later error, and they can also increase the likelihood that it wil have a bad outcome.*

For å eksemplifisere Reason sitt sitat, kan et eksempel fra vår trafikksikkerhetskontekst benyttes. En sjåfør som bryter bestemmelsene kan oppleve å bli trøtt fordi han/hun kjører for lenge uten å hvile. Dette kan igjen føre til økt sannsynlighet for at sjåføren sovner bak rattet. Man kan derfor anta at kjøre- og hviletidsbestemmelsene i seg selv kan utgjøre en trussel mot trafikksikkerheten gjennom å bidra til stress. Dette kan igjen føre til bestemmelsesbrudd og derfor ikke bidra til lavere ulykkestall i ønsket grad. Vi kan til og med skimte en uønsket

virkning, nemlig at det som er tenkt å fungere som et tiltak eller forsvar mot uønskede hendelser og ulykker, kan føre til det motsatte. Dette betraktes grundigere og settes i sammenheng med empiri, i kapittel 8.

#### 5.1.4 Risk Governance-perspektivet

Et bidrag innenfor risikostyringsverden, som kom i 2008, er Ortwin Renn (2008) med boken *Risk Governance*. Renn snakker om risikostyring på et mer overordnet nivå enn både James Reason og Charles Perrow. "Governance" i Renn sitt perspektiv, inkluderer mer enn bare risikovurderinger, risikostyring og risikokommunikasjon. Her inkluderes også blant annet institusjonell design, teknisk metode, lovgivende prosedyrer og politisk ansvarlighet (Renn, 2008:364). Dette er en beskrivelse av en overordnet myndighetstilnærming til styring (governance) av risiko. Prosesser som involverer risikostyring (risk governance) støtter seg på kunnskap, foreskrevne prosedyrer og sosiale verdier (Renn, 2008:363). Her får man forståelse for at involvering av de berørte, er viktig for gode beslutninger omkring den aktuelle risikoen. Renn presenterer et normativt rammeverk for risikostyring som gjør det enklere å studere hvorfor enkelte risikostyringsstrategier ikke fungerer optimalt, slik som i tilfellet med reguleringer gjennom kjøre- og hviletidsbestemmelser.

Kjøre- og hviletidsbestemmelsene har blitt vurdert gjennom en del studier som omtales i kapittel 4. Disse studiene omhandler ofte hvordan sjåførens brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene påvirker sikkerheten. Studiene har forskjellig problemformulering og metodikk, men i hovedsak er det fokus på *brudd* på bestemmelsene. Ikke like mange studier vurderer kvaliteten av bestemmelsene i seg selv. Kunne disse bestemmelsene optimaliseres på noe vis, ville dette vært positivt for sjåfører og dernest for alle andre som også er en del av trafikksystemet. Dermed gir det mening å studere hvorfor bestemmelsene ikke påvirker sikkerheten i positiv retning i større grad. Vi vil kunne få et tydeligere bilde på bestemmelsenens opprinnelse og formulering, samt prosessen omkring opprettelsen og endringer.

Skal en prosess for å optimalisere bestemmelsene gjennomføres, må beslutningstakere og eksperter samarbeide tett (Renn, 2008:175). Dette gjelder for alle stegene i risikostyringsprosessen. For eksempel var ikke Norges Lastebileierforbund tilstrekkelig involvert i endringsprosessene som foregikk i 2006/2007, noe som framkommer i et åpent brev til vegdirektoratet (NLF, 2007). Behovet for involvering av de som er berørt, samt de

som har kunnskap om den aktuelle risikoen, kan ikke poengteres nok. I dette tilfellet vil sjåførere og bileiere være eksperter. Å implementere disse aktørene i en slik vurderings eller endringsprosess vil skape tillit til reglene. I tillegg vil den mest aktuelle kompetanse og kunnskap involveres i styringsprosessen gjennom en slik framgangsmåte. Det er ikke innenfor denne oppgavens rammer å vurdere prosessene som har foregått rundt de aktuelle bestemmelsene, men å vurdere hvorfor bestemmelsene ikke påvirker sikkerheten i større grad i positiv retning. Endringsprosessene og myndighetenes styring av risiko gjennom regulering av kjøre- og hviletid kan betraktes gjennom det normative rammeverket *Risk Governance* som vil kunne hjelpe oss å forstå en slik endrings- eller risikostyringsprosess.

I boka "Barriers and Accident Prevention" (Hollnagel, 2004:208) vises det til at beslutninger som skal føre til forebygging av ulykker, ofte tas av personer som ikke arbeider i "den skarpe enden". Dette betyr at det finnes positive effekter av å involvere de som faktisk arbeider i "den skarpe enden". Hollnagel benytter hovedsakelig andre eksempler enn trafikk. I vår trafikksikkerhetskontekst vil dette kunne bety involvering av sjåførere i endrings- og beslutningsprosesser. Positive effekter av involvering, vil dermed oppstå i følge Hollnagel. Det vil være interessant gjennom denne oppgavens empiriske del, å undersøke om dette også er tilfelle i forhold til kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Det er viktig å understreke at denne teorien i denne sammenheng i utgangspunktet ikke omtaler trafikksikkerhet eller kjøre- og hviletid. Den studerer heller ikke det overordnede "governance" nivået slik som Renn gjør. Tankegangen kan likevel benyttes for å belyse problemstillingen og kanskje gjøres gjeldende for endringsprosesser tilknyttet kjøre- og hviletid.

Renn (2008:368) på sin side konkluderer blant annet med at god styring av risiko på "governance" nivået innebærer kombinerings av best mulig tverrfaglig kunnskap, inkludert bevissthet om begrensninger og usikkerhet, og en forsiktig sammensetning av sosiale bekymringer, verdier og visjoner. Noe som for eksempel kan gjøre seg gjeldende ved styring av risiko forbundet med veitrafikk. Ved styring av slik type risiko vil man altså kunne ta korrekte beslutninger ved å inneha god kunnskap om tidligere ulykker, samt tverrfaglig kunnskap og involvering av de som påvirkes av risikoen. På grunn av at politi, vegvesen og SHT driver med gransking av ulykker i veitrafikken, er det fullt mulig å ta beslutninger i forhold til trafikksikkerhet, basert på kunnskap, samt bevissthet om begrensninger. Dette fordi faktagrunnlaget er relativt bredt. Å innlemme sosiale bekymringer, verdier og visjoner i en slik prosess vil kanskje kreve litt mer av de som skal innhente slik data. Likevel kan man få

ekspertvurderinger gjennom å benytte seg av fagorganisasjoner. I spørsmål og endringsprosesser som gjelder kjøre- og hviletidsregulering kan for eksempel "Norsk Transportarbeiderforbund" eller "Norsk Lastebileierforbund" benyttes. På denne måten har både "sjåfører", eksperter, myndigheter og fagetater fått komme med innspill. Dermed unngår man også en beslutning tatt kun av de som ikke er en del av "den skarpe enden" og man nærmer seg i større grad det Renn (2008) mener er god risikostyring. I den empiriske delen av denne studien er det involvering av sjåfører i endringsprosesser tilknyttet kjøre- og hviletid som står sentralt.

## 5.2 Regulering

Myndighetene kan styre sikkerhet og risiko i samfunnet gjennom å stimulere til ulike aktiviteter, eller begrense aktiviteter som vurderes til å være risikable. Innen veitransport er det en naturlig å benytte begrensende tiltak gjennom lover og forskrifter. Kjøre- og hviletidsbestemmelsene kan betraktes som et element i myndighetenes søken etter å styre sikkerheten på veinettet. Vi snakker her om en form for regulering eller styring av risiko. Krav som eksempelvis fremmes i lover og forskrifter kan på generell basis deles inn i *styringsbaserte*, *risikobaserte* og *deterministiske*, henholdsvis krav til styring av virksomheten, krav til metoder og framgangsmåter for å identifisere og vurdere risiko, og konkrete krav til tekniske og operasjonelle løsninger (Aven et al., 2004:28). Vi kan si at kjøre- og hviletidsbestemmelsene i stor grad er styringsbaserte og deterministiske. Dette på bakgrunn av at disse bestemmelsene stiller tydelige krav til virksomhetens organisering gjennom å pålegge alle transportfirmaer å følge bestemmelsene. Dermed blir organiseringen av transportene påvirket i relativt stor grad. Et eksempel på et deterministisk krav er at alle tyngre kjøretøyer som er innlemmet av bestemmelsene, må ha montert farts skriver. I oljeindustrien ser man en dreining fra *detaljerte krav* som retter seg mot spesifikke løsninger, til *funksjonelle krav* som er dreid mot hensikten eller målet med det som skal utføres. Dette gir den regulerte part en viss grad av frihet til selv å velge framgangsmåte innenfor gitte sikkerhetsmessige rammer (Aven et al., 2004:29). Vi kan ikke si det samme om veitransport og kjøre- og hviletid. Bestemmelsene som regulerer kjøre- og hviletid kan sies å inneholde detaljerte krav.

Et norsk bidrag til reguleringslitteraturen er boka, *Den nye reguleringsstaten. Idebrytninger og styringskonflikter* (Veggeland, 2010). Veggeland påpeker her at regulering benyttes som en

ramme for løsninger på nær sagt alle ”samfunnsproblemer”. Ulykker med tunge kjøretøyer kan betraktes som et samfunnsproblem på grunn av den store andelen ulykker med omkomne og skadde som konsekvenser. Kjøre- og hviletidsbestemmelsene kan være et eksempel på regulering som skal bidra til å redusere samfunnsproblemet, ulykker. Som forskning viser (kapittel 4.0) har denne reguleringen ikke ønsket effekt. Å få svar på hvorfor det er slik vil være nyttig for å kunne bidra til mer optimal regulering og dermed gi et større bidrag til å redusere samfunnsproblemet, ulykker.

Det er mange grunner til å regulere, men i hovedsak handler regulering om styring av markeder, institusjoner, samfunnsfunksjoner og samfunnsforhold generelt (Veggeland, 2010:9). Som vi har sett ovenfor, kan risiko være en grunn til regulering. Samtidig som vi ser tydelige grunner til å regulere finnes også en rekke negative sider som følge av det å regulere. Eksempelvis kan regulering føre til overbelastning for de som reguleringen gjelder for, eller for stor grad av byråkratisering av økonomisk og sosialt liv (Baldwin, Cave, & Lodge, 2010). Regulering i seg selv er detaljert beskrevet i *The Oxford handbook of regulation* og beskriver regulering i fortid nåtid og framtid (Baldwin et al., 2010). Tekstene i boka er skrevet av en hel rekke anerkjente akademiske personer fra forskjellige fagdisipliner. Enkelte av tekstene beskriver også linkene mellom risiko og regulering. Dette er nyttig siden vi vet at risiko kan være en grunn til regulering. Robert Baldwin, som er en av bidragsyterne i forbindelse med den ovennevnte boka har også bidratt i forbindelse med boka *The Government of Risk* (Hood, Baldwin, & Rothstein, 2001) som betrakter ulike typer regulering av risiko og reguleringsregimer. Begrepet ”regime” benyttes for å betegne kompleksiteten forbundet med organisasjoner, regler og ideer som er knyttet til regulering av en bestemt fare eller risiko (Hood et al., 2001:9). Et viktig bidrag fra samme bok er påstanden om at det ikke eksisterer en enkelt korrekt måte å betrakte risikoreguleringsregimer. Konseptet har mange dimensjoner og det er opp til hver enkelt analytiker eller forsker å bestemme hva man legger i ordet. I denne studien betraktes reguleringen av kjøre- og hviletid som et risikoreguleringsregime. Dette blant annet på bakgrunn av at reguleringen retter seg mot et spesifikt system, samt kompleksiteten i systemet og reguleringene. Jeg velger å betrakte det slik at veitransport er et spesielt system som styres av et spesielt reguleringsregime for kjøre- og hviletid.

Spesifikke reguleringer som kjøre- og hviletidsbestemmelsene er styrt av mer overordnede policydokumenter og lovtekster som for eksempel Nasjonal transportplan eller

Arbeidsmiljøloven. Disse er blant annet ment å legge føringer for det detaljerte reguleringsregimet som skal håndtere samfunnsproblemene omkring risiko i veitrafikken.

*”sikre et arbeidsmiljø som gir grunnlag for en helsefremmende og meningsfylt arbeidssituasjon, som gir full trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger, og med en velferdsmessig standard som til enhver tid er i samsvar med den teknologiske og sosiale utvikling i samfunnet.”*

Sitatet over er en del av formålet med Arbeidsmiljøloven (2005 § 1-1) og kommer tydelig fram i de innledende bestemmelsene i denne lovteksten. En slik formulering skaper et behov for styring og regulering av sikkerhet og risiko. Kjøre- og hviletidsbestemmelsene er på mange måter et av flere resultat av et statlig forsøk på å styre eller regulere risikoen forbundet med vogntogtransport. Som vi har sett tidligere har myndighetene valgt å tilnærme seg denne risikoen ved hjelp av detaljerte krav i lover og forskrifter. En av grunnene til dette kan naturlig nok være sitatet over som presenterer det overordnede ønsket om *full trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger*. Det overordnede sitatet kan settes i sammenheng med problemstillingen i denne oppgaven og kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Det at bestemmelsene ikke bidrar i stor nok grad til lavere ulykkestall, kan bety at de ikke bidrar i stor nok grad til *”full trygghet”*, som er ønsket presentert av arbeidsmiljøloven. Empirien i denne oppgaven vil gi nærmere svar på hvorfor det er slik.

### 5.2.1 Risikosamfunn og reguleringsstat

På mange måter kan man si at vi lever i et såkalt ”risikosamfunn” (Beck, 1992) hvor for eksempel veitrafikk utgjør en risiko. Med dette begrepet mener Beck at modernitetens menneskelige aktivitet og teknologi i samspill skaper et behov for ekspertise for å oppdage, gjenkjenne og vurdere risiko. På bakgrunn av at vi lever i et slikt risikosamfunn eksisterer en slags konsensus i den vestlige verden om at risiko i samfunnet må styres og reguleres. Man skal minimalisere risiko gjennom reguleringer og begrensninger. I tillegg til tradisjonell regulering av økonomi og velferdsstat har reguleringsformer spredd seg til andre samfunnsfelt, heriblant sikring av trygghet, reduksjon av risiko og sårbarhet, eksempelvis i forhold til trafikksystemet og ulykker (Hood et al., 2001). Myndighetenes regulering skjer ofte gjennom lover og forskrifter. Kjøre- og hviletidsbestemmelsene er åpenbart en form for regulering av en yrkesgruppe som retter seg nettopp mot trygghet, risiko og sårbarhet i trafikksystemet.

I tillegg til at vi lever i det såkalte ”risikosamfunnet” lever vi i ”reguleringsstaten”(Hood et al., 2001:4). Begrepet reguleringsstat ble i 1994 introdusert av Domenico Majone og dreier seg om at regulering er strategien for styring i en svekket intervenserende stat (Veggeland, 2010:19-20). Linken mellom risikosamfunnet og reguleringsstaten er at risiko og sikkerhet er en av motivasjonsfaktorene for framveksten av regulering (Hood et al., 2001). Når vi vet at reguleringen av sikkerhet gjennom kjøre- og hviletidsbestemmelser ikke er optimal, kan man spørre seg om reguleringen er mangelfull på noe vis. Dette betraktes i kapittel 8.5.

Vi skiller mellom ”myk” og ”hard” regulering. Begge formene for regulering har som formål å forme adferd. ”Myk” regulering forekommer i former som argumentasjon og overbevisning, mens ”hard” regulering er lov- og regelverk, med lite rom for skjønn og vurdering (Veggeland, 2010:18). Kjøre- og hviletidsbestemmelsene er åpenbart en form for ”hard” regulering, siden det er svært lite rom for skjønnsmessig vurdering. Vi kan trekke paralleller mellom ”hard” regulering og detaljkrav og fastslå at kjøre- og hviletidsbestemmelsene passer inn i beskrivelsene for begge disse formene for styring og regulering.



## 6.0 MULIGE FORKLARINGER SOM ANALYTISK RAMMEVERK

I kapittel 4 og 5 finner vi teori og tidligere forskning som kan betraktes som rammeverket for den empiriske delen av denne studien. Disse to kapitlene presenterer en rekke teorier og forskningsrapporter, som er relevante for min studie. Teoriene og den tidligere forskningen er i dette kapitlet sammenfattet i 7 antakelser eller mulige forklaringer i forhold til problemstillingen som denne studien søker å besvare. Disse antakelsene eller forklaringene undersøkes empirisk senere i oppgaven. I intervjuguidene (se vedlegg 1 og 2) presenteres disse mulige forklaringene som hovedkategorier. På denne måten vil man systematisk kunne undersøke hver enkelte mulige forklaring og gjennom dette kunne besvare problemstillingen på en systematisk måte. De 7 mulige forklaringene (F1 - F7) som er listet opp nedenfor, er hovedantakelsene og de viktigste forsknings- og teoribidrag oppsummert og sammenfattet i korte trekk. Det er disse antakelsene som har fokus i den empiriske delen av oppgaven, dette for å få best mulig svar på problemstillingen. Disse 7 er korte oppsummerende setninger som baserer seg på de mulige forklaringene som framkommer i teori og tidligere forskning på en helhetlig måte.

F1 - Kjøre og hviletidsbestemmelsene kan skape stress og trøtthet.

F2 - Forståelsen for kjøre- og hviletidsbestemmelsenes sammenheng med risiko er for lav hos sjåfører.

F3 - Dårlig arbeidsmiljø og dårlig sikkerhetskultur har sammenheng.

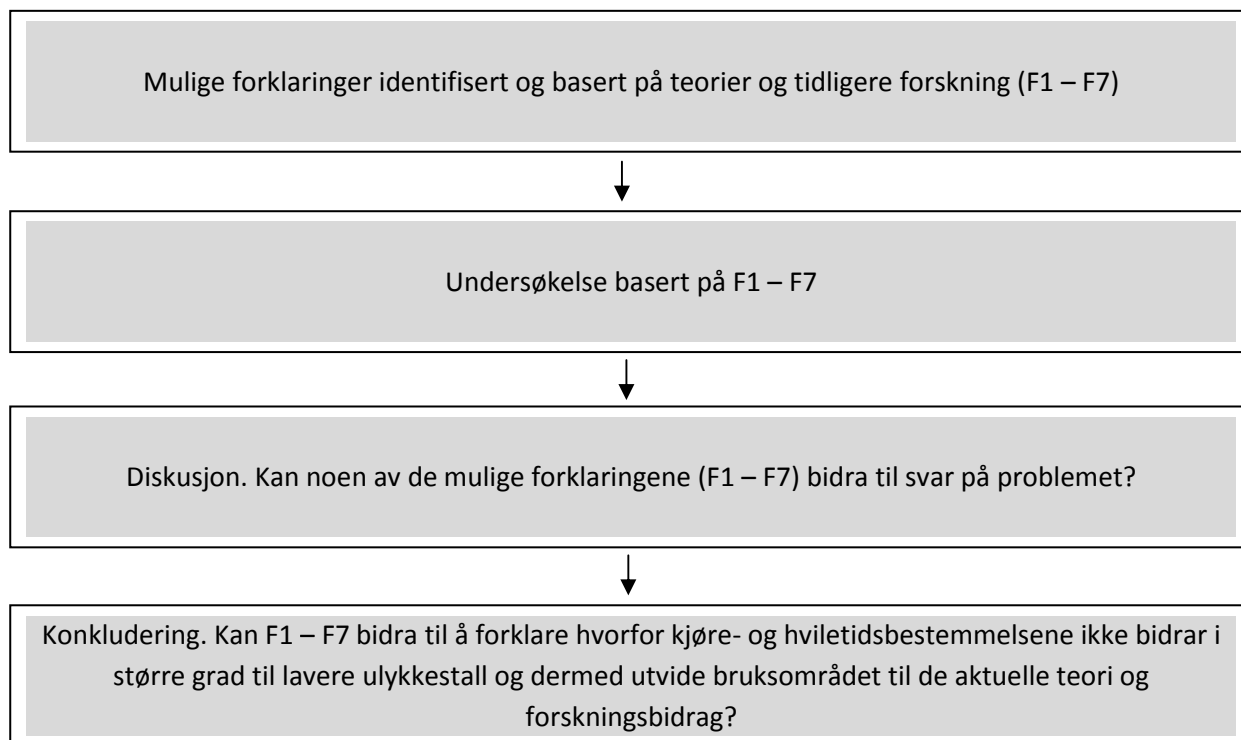
F4 - Bestemmelsene er kompliserte og for lite fleksible.

F5 - Risikostyring gjennom detaljert og hard regulering er en mangelfull tilnærming.

F6 - Sjåførers handlingsrom innsnevres.

F7 - Sjåfører involveres ikke nok i endringsprosesser.

Disse mulige forklaringene er som nevnt antakelser basert på teorier og tidligere forskning som *kan* være med på å gi svar på problemstillingen. Denne strukturen blir benyttet videre i intervjuguider, empiri og drøftingskapitel. Figuren under viser hvordan de mulige forklaringene skaper et analytisk rammeverk og dermed kombinerer teori og empiri. Her får man også et bedre bilde på hvordan F1-F7 benyttes som gjennomgående kopling av teori, forskning, diskusjon og konklusjon.



**Figur 2: Mulige forklaringer som analytisk rammeverk**

## 7.0 METODE

### 7.1 Metodisk kontekst

I forkant av denne undersøkelsen ble det utarbeidet en problemstilling. Problemstillingen er utformet på bakgrunn av teorier, tidligere forskning, egen kunnskap og erfaring med sikkerhet og veitransport. Stene (1999:33) beskriver at problemstillingen sammenholdes med det man vet eller finner ut om eksisterende kunnskap på området, og det man ser ut fra eksisterende teorier. I denne studien ble egen kunnskap og tidligere gjennomført forskning på områdene risiko, sikkerhet, samt kjøre- og hviletid, viktig for den helhetlige forståelsen. I tillegg er det teoretiske rammeverket og de innsamlede empiriske data viktig for forståelsen. Problemstillingen må altså sammenholdes med alt dette. For å kunne besvare en slik problemstilling, må det benyttes et verktøy for å få svar på det man ønsker å vite noe om. Det er dette verktøyet som i denne oppgaven betraktes som *metode* eller *metodisk tilnærming*.

Metoden ble som nevnt, valgt på bakgrunn av oppgavens karakter. I denne studien er problemstillingen introdusert med begrepet *hvorfor* og man kan se av spørsmålsformuleringen at dette ikke er en problemstilling som søker å finne omfang eller hyppighet av et fenomen, men er heller ute etter nyanser, variasjoner og fortolkninger. Vi kan kalle dette en *eksplorerende* problemstilling. Som følge av tidligere forskning (kapitel 4.0) kan vi tolke det slik at kjøre- og hviletidsbestemmelsene ikke bidrar i stor nok grad til lavere ulykkestall. Det at problemstillingen spør *hvorfor* det er slik og det at tidligere forskning har identifisert et utgangspunkt for min studie, gjør at denne oppgaven kan sies å ha en deduktiv strategi (Blaikie, 2009:19). En slik problemstilling krever også en metode som får fram nyanserte data og går i dybden. Oppgavens deduktive karakter er valgt på bakgrunn av problemstillingen som innledes med ”hvorfor”, samt ønsket om å teste antagelser eller mulige forklaringer i teorier.

På bakgrunn av problemstillingens eksplorerende karakter ga det mening å velge det vi kan kalle et kvalitativt og intensivt undersøkelsesopplegg (Jacobsen, 2005:62). Intensive design er relevant når man ønsker å få fram en så helhetlig beskrivelse som mulig av et fenomen (Jacobsen, 2005:89), noe denne undersøkelsen søker etter. Med bakgrunn i problemstillingen var det viktig å finne likheter og forskjeller i informantenes forståelse av kjøre- og hviletid,

samt hvorfor disse ikke fungerer optimalt. Dette nettopp på bakgrunn av ønsket om å få en helhetlig forståelse for hvorfor sikkerheten ikke påvirkes i positiv retning i større grad.

For innsamling av kvalitative data er det naturlig å velge individuelle intervju, gruppeintervju, observasjon eller dokumentundersøkelse som metode (Jacobsen, 2005:141). I denne studien skulle sjåførere betraktes som eksperter og innlemmes i stor grad. Dermed var det naturlig å velge intervju slik at man kan få best mulig innsyn i sjåførenes kunnskap i forhold til hvorfor kjøre- og hviletidsbestemmelsene ikke bidrar i større grad til lavere ulykkestall. Meningen var at intervjuene skulle frambringe forståelse for den helhetlige kjøre- og hviletidskonteksten.

Hermeneutikken og positivismen eller postpositivismen er ytterpunkter som deler vitenskapsverden i to (Stene, 1999:37). Ontologi og epistemologi er to begrep som står sentralt i metodelitteraturen. I positivistisk tankegang er troen på en objektiv virkelighet essensen. Mens ontologi på sin side er læren om hvordan virkeligheten ser ut, sier epistemologien noe om hvordan og i hvor stor grad man kan tilegne seg kunnskap om virkeligheten (Jacobsen, 2005:24-26). I en slik positivistisk tilnærming kan vi spore røtter i naturvitenskapen hvor man søker en absolutt riktig og objektiv virkelighet. Hermeneutikk er den mer holistiske tilnærmingen hvor nærhet og søken etter det særegne, lokale og unike står i sentrum. Her er troen på at virkeligheten er konstruert av mennesker sentral. Virkeligheten må her studeres gjennom å undersøke hvordan mennesker oppfatter den (Jacobsen, 2005:32).

Som sagt må de to retningene som er kort beskrevet over, betraktes som ytterpunkter. I denne studien falt valget på en mer pragmatisk tilnærming, som tar med seg noe fra begge retninger og understreker likhetene i disse tilnærmingene. Denne tilnærmingen ble også valgt fordi stadig flere, i begge leire, hevder at det er liten forskjell mellom de to (Jacobsen, 2005:32). Samtidig kan man spore en dreining mot hermeneutisk side på bakgrunn av at studien er styrt i stor grad av forfatterens interesser og har en åpen tilnærming. En fordel med dette var at mine forutsetninger for å forstå og tolke utsagnene som kom fram, var relativt gode.

I undersøkelsen kan man spore en interesse for det subjektive og det er også dette som er det sentrale i undersøkelsen. Dette kan minne om en form for sosial konstruktivisme (Gripsrud, Olsson, & Silkoset, 2004). I en slik sosial konstruktivistisk tilnærming blir forskeren en del av det som undersøkes og det finnes ingen objektiv virkelighet. Dette er i stor grad utgangspunktet for intervjuene. Her dreier metoden mer mot sosial konstruktivisme. Denne

undersøkelsen kan likevel heller ikke sies å ha et rendyrket sosial konstruktivistisk utgangspunkt, men trekker også lærdom fra denne tilnærmingen. Dette på bakgrunn av den subjektivistiske tilnærming til problemet (Halvorsen, 2003:18) hvor individets meninger står sentralt. Her er det altså ingen rendyrket retning, men en pragmatisk tilnærming som trekker lærdom av flere.

Den metodiske tilnærmingen som ble valgt på bakgrunn av oppgavens deduktive karakter var altså en pragmatisk tilnærming hvor intervju ble verktøyet for innsamling av data. Fokuset ble rettet mot konteksten til sjåførene, hovedsaklig i forhold til kjøre- og hviletid. Målet med metoden var å frambringe en dypere helhetlig forståelse i forbindelse med studiens problemstilling.

## **7.2 Innsamling av data**

### **7.2.1 Intervjusituasjonene**

Intervjuguidene som ble utarbeidet i forkant av undersøkelsene (se vedlegg 1 og 2) er relativt systematisert og strukturert i forhold til teorien og kan ved første øyekast tolkes til å dreie mer i positivistisk retning. Samtidig var ønsket at intervjuobjektene skulle føle en viss grad av frihet til å snakke og formulere seg basert på egne tanker og følelser.

Det ble til sammen gjennomført 11 intervjuer, fordelt på 3 nøkkelinformanter og 8 sjåførere. Intervjuenes lengde varierte fra 45 minutter, til 1 time og 45 minutter og ble gjennomført med kun menn, samtlige i alderen 23 – 55 år. Alle intervjuene med nøkkelinformanter, samt fire av intervjuene med sjåførere ble avtalt på forhånd. Sjåføreryrket er et svært mannsdominert yrke og det ble ikke gjort spesielle forsøk på å innhente kvinnelige informanter. Siden fire av intervjuene ble gjennomført med ”tilfeldig” valgte sjåførere, kunne intervjuer ha kommet over kvinnelige informanter, men dette skjedde altså ikke. Målet i denne oppgaven er ikke å generalisere, men å bidra til en mer helhetlig og dyp forståelse for den aktuelle typen regulering. Derfor ble det benyttet relativt få informanter og en viss grad av tilfeldighet var ønskelig. 4 såkalte ”tilfeldige” informanter (sjåførere) ble valgt. Graden av tilfeldighet kan selvfølgelig diskuteres. Av praktiske grunner ble det avgrenset til sjåførere som befinner seg i Tromsø. Sjåførene ble valgt ut ved hjelp av at intervjuer møtte opp på typiske hvileplasser i og rundt Tromsø på kveld/ettermiddagstid. Her fikk sjåførene som oppholdte seg på disse stedene spørsmål om de kunne tenke seg å stille opp til et intervju og om de hadde tid til å

delta. 4 av 14 spurte svarte ja til dette og det er disse som omtales som ”tilfeldig” valgte. Disse intervjuene ble også gjennomført først. I denne gruppen av informanter var samtlige over 45 år og hadde lang erfaring.

De resterende fire sjåførene ble valgt ut på bakgrunn av profilen til den første gruppen med informanter, altså de ”tilfeldige”. Siden denne gruppen besto av personligheter med lang erfaring innen transportbransjen og relativt høy alder, var det naturlig å velge noen med litt kortere erfaring til de 4 neste intervjuene. Dette for å få spredning i informantenes alder og erfaring, slik at resultatene ikke bare ble gjeldende for sjåfører med lang erfaring. De fire siste ble altså valgt på bakgrunn av at de hadde litt mindre erfaring enn de fire første. I denne fasen ble det nødvendig å benytte bekjenskaper. Siden jeg selv har erfaring fra denne bransjen ble det relativt enkelt å velge ut 4 informanter med passende erfaring. Alderen til disse informantene lå mellom 23 og 43.

Når det gjelder de tre nøkkelinformantene ble disse også valgt gjennom bekjenskaper. Her var det ønskelig å velge noen med tett kjennskap til transportbransjen og kjøre- og hviletid, men samtidig skulle de ikke være sjåfører. Dette for å få et mer overordnet syn på hvorfor bestemmelsene ikke har ønsket effekt. De tre nøkkelinformantene ble derfor som vist under.

- Leder i transportbedrift. Bedriften opererer blant annet med transport av stykk gods i Nordland, Troms og Finnmark.
- HMS-ansvarlig i entreprenørbedrift som driver virksomhet hovedsakelig i Troms. Bedriften har lastebiler av forskjellig type, men samtlige er tilpasset entreprenøroppgaver.
- Speditør i et av Norges logistikkonsern. Har daglig kontakt med sjåfører og har tidligere vært sjåfør selv.

Grunnen til at disse tre ble valgt er at de har tre vidt forskjellige stillinger og er i kontakt med forskjellig type transport. Siden vi her er ute etter en mer helhetlig forståelse, ble det naturlig å søke spredning også i nøkkelinformantenes kompetanse. Med disse tre som nøkkelinformanter, oppnår man dette til en viss grad.

Som vi ser over er denne metoden en kombinasjon av metodiske tilnærminger til utvalg. Denne metoden er valgt på bakgrunn av problemstillingens karakter og ønsket om en

pragmatisk tilnærming. Å intervju de ”tilfeldig” valgte først, åpnet muligheten til å velge passende informanter i neste runde, da det var lettere å ha oversikt over hva som var åpenbare ”mangler” etter de fire første intervjuene. Alder og erfaring ble derfor avgjørende for de fire siste sjåførintervjuene.

Intervjuene ble gjennomført ansikt-til-ansikt med samtlige informanter. Jeg kunne lettere tolke kroppsspråk og ansiktsuttrykk underveis i intervjusituasjonen. Dette kan gjøre at sannsynligheten for missforståelser ikke er like stor som i intervjuformer som ikke foregår ansikt-til-ansikt. Det ble også lettere å skape en personlig atmosfære som igjen gjorde at informantene fikk større grad av tillit til intervjueren. Dette ville kanskje ikke vært tilfelle ved for eksempel telefonintervjuer, siden slike intervjuer kan føles mindre personlige. Det at man kan se intervjuobjektet i øynene og aktivt går inn for å skape en trygg kontekst rundt intervjuet gjør også at informantene føler større grad av tillit og fortrolighet (Jacobsen, 2005). På bakgrunn av dette kan man tenke seg at informantene i stor grad fremmet ærlige meninger.

I klassisk positivistisk tankegang eksisterer idealet om å fjerne all undersøkelseeffekt. Dette for å kunne framstille forskningen som nøytral og objektiv (Jacobsen, 2005:31). Det var ikke et mål i denne studien å fjerne all undersøkelseeffekt, men man kan ha dette i bakhodet under intervjuene ved å prøve å gjennomføre lik oppførsel, kroppsspråk og spørsmålsformulering i alle intervjuene. På denne måten får man ikke en total fjerning av undersøkelseeffekten, men det vi kan kalle en utjevning. På bakgrunn av den pragmatiske framgangsmåten var det viktigere å gå inn i den enkeltes forståelse og fortolkning av virkeligheten. Da ble nærhet og relasjon to viktige stikkord for intervjusituasjonen. Det at intervjuer kjenner transportbransjen fra før ble et viktig ledd når det gjaldt å skape denne relasjonen. Jeg kunne dermed på en relativt enkel måte framstille meg selv som mer eller mindre likeverdig med intervjuobjektene (Jacobsen, 2005:30).

Et annet poeng som også dreier seg om å skape en trygg kontekst er at de fleste intervjuene ble gjennomført på informantens ”hjemmebane”. Det var ønskelig å gjennomføre intervjuene i førerhytta når det gjaldt sjåførene og på kontoret for nøkkelinformantenes del. Dette ble gjennomført i alle intervjuene med nøkkelinformanter. For sjåførenes vedkomne viste dette seg litt vanskeligere å gjennomføre. Fem av intervjuene ble gjennomført i førerhytta, resten på avtalte lokasjoner. Sjåførens hjem, intervjuers eget kjøretøy og en rasteplass ble benyttet som erstatning for førerhytta.

Intervjuguidene (se vedlegg 1 og 2) som var grunnlaget for intervjuene hadde en relativt lav strukturingsgrad. Dette vil si at intervjuene hadde faste tema og en fast rekkefølge på spørsmålene, men intervjuobjektet hadde mulighet og ble oppfordret til å snakke så mye som mulig. Hele samtalen ble tatt opp med tillatelse fra hver enkelt informant. Det ble også foretatt enkelte notater for å markere viktige poeng, utydelig kroppsspråk eller bruk av ironi fra informantens side. Dette fordi slike ting er vanskelig å registrere når man hører på opptaket i etterkant av intervjuet. Enkelte av informantene kom med viktige poeng også etter at opptakeren var slått av og det formelle intervjuet var over. Disse poengene ble umiddelbart notert ned. Så fort som mulig etter intervjuene ble de transkribert. Dermed fikk jeg en umiddelbar repetisjon av intervjusituasjonene.

Samtlige intervjuer ble transkribert og tolket. På bakgrunn av oppgavens kvalitative og pragmatiske tilnærming, samt ønsket om en helhetlig forståelse, ble det viktig å bruke god tid på hvert transkriberte intervju. Med en slik tilnærming og tidsbruk på hvert av intervjuene ble et utvalg på 8 sjåførere og 3 nøkkelinformanter tilstrekkelig. Et slikt utvalg gjør det ikke mulig å slå fast noe som også vil gjelde for andre kontekster, men det vil gi en dyp og helhetlig forståelse for hvorfor kjøre- og hviletidsbestemmelsene ikke fører til lavere ulykkestall i større grad. Dermed kan et slikt intensivt undersøkelsesopplegg gjøre at vi har mulighet til en form for teoretisk generalisering (Jacobsen, 2005:96). Dette vil si at vi kan konkludere med en generell teori om hvordan virkeligheten ser ut i sammenheng med kjøre- og hviletidskonteksten. Det kan likevel ikke generaliseres i ordets rette forstand. Vi kan altså ikke på bakgrunn av denne undersøkelsen konkludere med noe som gjelder for hele transportbransjen, men vi kan få en generell forståelse for hvordan det virker å være basert på informasjonen fra utvalget.

### 7.2.2 Svakheter og feilkilder

Ansikt-til-ansikt intervjuene gjorde at intervjuprosessen ble tidkrevende på bakgrunn av at intervjuer måtte flytte seg til informantens lokasjon, samt at sjåførene som deltok i undersøkelsen har liten grad av regelmessighet i arbeidsdagen. Å gjøre avtaler med sjåførere som ikke vet helt hvordan arbeidsdagen utarter seg, er utfordrende og dette medførte en del organisering, telefonsamtaler, brutte avtaler og noe venting på raste/hvileplasser for intervjuers vedkomne.



En åpenbar svakhet med intervjuene er at samtlige ble gjennomført i Tromsø og med sjåfør og nøkkelinformanter som holder til i, eller er innom Tromsø på regelmessig basis. Siden 3 av sjåførintervjuene ikke ble gjennomført i førerhytta, kan man stille spørsmål om trygghetsfølelsen til disse informantene. En av disse ble intervjuet i hjemmet, noe som skulle skape en minst like trygg og god kontekst som i førerhytta. De to siste sjåførintervjuene som ikke ble gjennomført i en like trygg setting, kunne ha ført til mindre gjennomtenkte og korte svar. Likevel fikk intervjuer i begge disse tilfellene inntrykk av at sjåførene utstrålte selvtillit og var snakkesalige. Siden disse intervjuene også ble foretatt ansikt-til-ansikt, virket det som om denne manglende kontekstfaktoren ikke hadde særlig stor innvirkning på informantenes meninger, men det er likevel grunn til å ha denne faktoren i bakhodet når vi senere skal diskutere funn. Dette fordi forskning har vist at konteksten som intervjuet foregår i, kan påvirke innholdet i intervjuet. Dette kalles konteksteffekten (Jacobsen, 2005:147). Noe som kan tenkes å ha hatt større innvirkning på informantenes svar, er den såkalte intervjuereffekten (Groves & Kahn, 1979). Dette går ut på at intervjuobjektet blir påvirket av intervjuerens tilstedeværelse. Eksempelvis kan et ”stressende” kroppsspråk og hurtig snakk fra intervjuer gjøre informanten stresset og man kan risikere å ikke få all relevant informasjon fra informanten. For å unngå dette i størst mulig grad, ble intervjuene gjennomført med lite gestikulering og et kroppsspråk som kan beskrives som nøytralt og positivt. Det var likevel utfordrende å gjennomføre dette likt og konsekvent i alle intervjuene og man kan derfor ikke utelukke at intervjuereffekten var tilstedeværende. Ønsket var heller ikke å utelukke en slik effekt, men å utnytte effekten til fordel for meg, gjennom å skape en likeverdig relasjon mellom intervjuer og informant. Feilkilden i forbindelse med en slik effekt av intervjuers tilstedeværelse er at effekten kan ha vært tilstede i ulik grad i de ulike intervjuene. Dette ble spesielt hensyntatt i de ”tilfeldige” intervjuene da disse fire intervjuobjektene ikke kjente intervjuers bakgrunn i like stor grad som i de siste intervjuene.

To av sjåførintervjuene ble også preget av at informantene hadde liten tid til intervjusituasjonen. Dette på grunn av at de kun hadde 45 minutter til rådighet, noe som er den obligatoriske pausen som en sjåfør må ta etter maksimalt 4,5 timer kjøring. Dette førte til at disse to intervjuene ble de korteste og enkelte svar kan regnes som relativt overfladiske og lite gjennomtenkte.

Til sist må det understrekes at min kjennskap til bransjen også kan være med på å påvirke tolkningen av data. For å unngå dette har sitater fra intervjuene fått en sentral plass i empiri og

diskusjonsdel (kapittel 8.0). Dette gjør at leseren selv kan gjøre seg opp en formening om min tolkning av utsagnene. I tillegg ble bevissthet om det å ha nødvendig kritisk distanse til det man skal studere svært viktig. Jeg har gjort forsøk på å ikke bli farget av egne meninger i analysen, men kun benytte uttalelsene fra intervjuene. For å få til dette skapte jeg meg to par fiktive ”briller”. Når jeg arbeidet med oppgavens innledende del, ble ”erfaringsbrillene” benyttet. Disse brillene er de som gjør at jeg kan fremme god innledende kunnskap om transportbransjen. I intervjuene og den analytiske delen, ble ”erfaringsbrillene” lagt til side og ”intervjuerbrillene” ble i stede benyttet. Disse symboliserer et forsøk på å blokkere mange av de egne meningene og dermed oppnå kritisk distanse til fenomenet som studeres. Dette var selvfølgelig kun en kognitiv prosess og det kan ikke garanteres at distansen er god nok. Dermed kan dette framstå som en svakhet eller feilkilde i denne studien.

### 7.3 Validitet og reliabilitet

#### 7.3.1 Validitet

Validitet i en undersøkelse betyr at en studie har samlet og tolket data på en måte som gjør at konklusjonene reflekterer den virkelige verden på en god måte (Yin, 2011:78). Også i en slik type undersøkelse hvor en pragmatisk tilnærming er det viktig at man streber etter å oppnå en studie som er så valid som mulig. I Yin (2011:79) trekkes det fram en sjekklister som i utgangspunktet er fremmet av Joseph Maxwell (2009:244-245). Denne presenterer en liste med sju punkter som fungerer som strategier for å unngå validitetssvakheter i en undersøkelse. Disse punktene ble brukt strategisk gjennom hele undersøkelsesperioden for å oppnå størst mulig grad av validitet. Under er disse punktene beskrevet, samt en kort beskrivelse av hvordan strategiene har fungert som ledetråd gjennom denne undersøkelsesprosessen.

**Tabell 3: Validitetsstrategi**

NR.	BESKRIVELSE AV STRATEGI OG MIN TILNÆRMING
Strategi 1	<i>Intensiv (felt)involvering over lengre tid – Få en dyp og helhetlig forståelse.</i>
Min tilnærming	Med bakgrunn i undersøkelsens avrensninger ble det ikke gjennomført involvering over svært lang tid. Likevel kan man si at dette punktet er oppfulgt. Dette fordi jeg har erfaring fra bransjen og kjenner til

	fenomenet kjøre- og hviletid og således kjenner til begrepsbruken og sjargong i den undersøkte bransjen. Dette gjorde det enklere å tolke intervjuene og å finne fram til den dype og helhetlige forståelsen.
<b>Strategi 2</b>	<b><i>”Rik” data – Få detaljert og variert data ut fra intervjuene.</i></b>
Min tilnærming	Intervjuenes lengde var med på å framskaffe ”rik” data. Varigheten varierte fra 45 minutter, til 1 time og 45 minutter. Kun to av intervjuene var på 45 minutter og det kan påpekes at disse to ble preget av stress. Likevel var denne tiden tilstrekkelig til å se likhetstrekk og forskjeller i forhold til de andre intervjuene.
<b>Strategi 3</b>	<b><i>Validering av informanter – sikring mot missforståelser</i></b>
Min tilnærming	Fire av intervjuene var såkalte ”tilfeldige” intervjuer som ikke kunne valideres på noe måte i forkant av intervjuene. Disse informantene ble vurdert av intervjuer underveis i intervjuet og et spesielt fokus på formuleringer og kroppsspråk var nødvendig for å kunne oppfatte missforståelser og feiltolkninger av spørsmål. De resterende intervjuene ble validert i forkant ved hjelp av at de ble innhentet fra mitt eget nettverk. Derfor var det enkelt å vite at dette er personer som kan svare for seg og har en god måte å formulere seg på.
<b>Strategi 4</b>	<b><i>Søken etter motsigende bevis og negative caser – Teste motsigende forklaringer.</i></b>
Min tilnærming	I samtlige intervjuer ble det vurdert om informasjonen fra informantens side var oppriktig. I innledningen til alle intervjuer, i informasjonsbrev og underveis i samtlige intervjuer ble anonymiteten til informanten understreket. Et annet poeng her er at ut ifra funnene kunne jeg spørre meg selv om mine forventninger til svarene basert på teori og forutsetninger var korrekte og om situasjonen er som de ser ut til å være (Yin, 2011:80)
<b>Strategi 5</b>	<b><i>Triangulering – Samle sammenfallende bevis fra forskjellige kilder.</i></b>
Min tilnærming	Metoden her var å lete etter minst tre kilder som sier det samme. En kilde i denne sammenhengen, kunne være en teori, en forskningsartikkel og et utspill fra en informant. Dette kunne gi en ledesnor som sier noe om hvordan virkeligheten egentlig er.
<b>Strategi 6</b>	<b><i>Quasi-statistikk – Benytte tall i stede for adjektiver når man hevder at</i></b>

	<i>noe er "typisk," "enestående" eller "utbredt".</i>
Min tilnærming	I de innledende kapitlene i dette dokumentet ble tall og statistikk benyttet for å underbygge viktigheten av en slik studie. Adjektiver ble benyttet, men i slike situasjoner er de underbygget med tallmateriale eller akademisk kildebruk.
<b>Strategi 7</b>	<b><i>Sammenlikning – Sammenlikne resultater fra forskjellige grupper eller settinger.</i></b>
Min tilnærming	I tolkningen av intervjuene ble det i noen sammenhenger skilt mellom de tre gruppene: "Tilfeldig" valgte sjåførere, andre sjåførere, og nøkkelinformanter. Dette gjorde sammenlikning av funn i de ulike gruppene mulig.

### 7.3.2 Reliabilitet

Reliabilitet kan sies å ha samme betydning som pålitelighet eller troverdighet og dreier seg om man kan stole på de data som er innsamlet (Jacobsen, 2005:214). I denne sammenhengen må vi komme tilbake til undersøkelses- og konteksteffekten. Som argumentasjonen tidligere i metodedelens viser, er det grunn til å tro at undersøkelsesopplegget og intervjuer påvirker de som undersøkes. Dette gjennom en såkalt undersøkelseeffekt og en konteksteffekt. Siden det gjennom hele undersøkelsen ble fokusert på disse to effektene eksistens, er det grunn til å tro at effektene var relativt like i hvert intervju. Dette på grunn av at intervjuer opprettholdt et bevisst forhold til dette, samt at samme person gjennomførte samtlige intervjuer. Jeg er likevel klar over at disse effektene ikke kan styres helt og fullt. Samtidig har jeg tro på en viss grad av mulighet til å kontrollere effektene. Jeg har også tro på at forsøket på å gjøre effektene svakere, har bidratt til bedre data enn jeg ville ha fått hvis jeg ikke hadde hatt et bevisst forhold til dette.

En annen pålitelighetsmessig dimensjon er nedskrivning og tolking av data. Det er selvfølgelig mulig å gjøre feil i en intervjusituasjon, eksempelvis å ikke få med seg alt informanten sier. Siden intervjuene i denne undersøkelsen ble tatt opp på bånd, er det relativt liten sannsynlighet for at slike forglemmelser skjer.

For å opprettholde reliabilitet er *refleksivitet* et viktig stikkord i følge Hammersley & Atkinson (1987:35). Med refleksivitet i fokus blir undersøkelsens pålitelighet eller troverdighet knyttet til undersøkerens troverdighet (Jacobsen, 2005:230). I denne

undersøkelsen har de innledende kapitlene i stor grad gjort rede for min kunnskap, erfaring og kompetanse på området, samt at både metodekapitlet og empiri/diskusjonsdelen er arenaer for kritisk refleksjon omkring interaksjonen mellom undersøker og undersøkt. Man kan si at min kunnskap og erfaring med fenomenet kjøre- og hviletid, samt kjennskap til transportbransjen og sjåførenes hverdag har vært mulig å utnytte til min fordel i undersøkelsen. Dette på grunn av at jeg har kjennskap til konteksten. Eksempelvis det å formulere spørsmål korrekt, samt det å tolke svar fra en yrkesgruppe som på mange måter har en helt egen måte å uttrykke seg på, var områder hvor min kompetanse og erfaring ble viktig.

#### 7.4 Etiske avveininger

Siden dette er forskning på mennesker ble det viktig å gjøre seg noen tanker omkring etikk. Den nasjonale forskningsetiske komité for samfunnsvitenskap og humaniora (NESH) gir etiske retningslinjer innen forskning. Disse ble benyttet som en rettesnor for undersøkelsen<sup>1</sup>. Alle etiske krav er vanskelig å tilfredsstille fullt ut, derfor må disse kravene betraktes som idealer, noe man bør etterstrebe (Løchen, 1997). I denne studien er etikken ivaretatt på en så god måte som mulig. Det er derfor fristende å argumentere for at de etiske krav til en slik studie er fulgt til punkt og prikke. Likevel er det selvfølgelig en mulighet for at noe er oversett eller mangler. På bakgrunn av dette blir teorien til Løchen (1997) gjeldende i denne sammenheng, og etikkkravene betraktes som idealet.

Etiske dilemmaer mellom forsker og informant oppstår (Jacobsen, 2005:44), noe som også skjedde i denne studiens intervjusituasjoner. Valget falt her på å kort gjøre rede for studiens karakter gjennom et informasjonsskriv, samt enkelte opplysninger i introduksjonen til hvert intervju. Hvis informanten hadde ytterligere spørsmål ble disse besvart ærlig. Grunnen til dette var at det ikke har noen hensikt å skjule for eksempel studiens formål og problemstilling så lenge informantene ble lovet anonymitet. Siden alle informantene ble informert om at de ville bli anonymisert, er det grunn til å håpe at dette gjorde de undersøkte mer åpne og ærlige. Selv om samtlige av de undersøkte ble informert om hovedtrekkene i studien, samt lovet anonymitet, kan man likevel ikke garantere at de har *forstått* informasjonen. Å sørge for at de undersøkte har forstått informasjonen vil kreve mye av både informant og forsker. Dermed

---

<sup>1</sup> Se <http://etikkom.no/no/Forskningsetikk/Etiske-retningslinjer/Samfunnsvitenskap-jus-og-humaniora/> for informasjon om retningslinjene.

ble det ikke fokusert på dette og man kan kun gå ut ifra at de undersøkte har forstått hva de har vært med på.

Spørsmålene i intervjuguiden ble vurdert i forhold til hvor sensitive eller følsomme de var å svare på. Ingen av spørsmålene ble rettet mot informantenes privatliv og dermed vurdert til å kunne benyttes i undersøkelsen.

I de fleste intervjuene kom det fram informasjon som kan være med på å identifisere informanten. For å unngå dette ble disse delene av intervjuet ikke transkribert. I tillegg ble opptaket slettet etter ferdig analyse. I empiri/diskusjonskapitlet i dette dokumentet ble det også fokusert på at ingen avslørende opplysninger som kan være med på å identifisere de undersøkte, kommer fram.

Generelt i intervjusituasjonen var det fokus på gode holdninger og sunn fornuft som hadde fokus. Målet var at denne holdningen skulle gjennomsyre alle intervjuer, noe som etter eget skjønn ble oppnådd mer eller mindre. Dette på bakgrunn av at ingen av intervjuene ble forstyrret av vanskelige situasjoner i form av uenighet, fornærmelser eller liknende.

## 8.0 EMPIRI OG DISKUSJON

Dette kapitlet presenterer resultatene fra undersøkelsen og drøfter disse i forhold til de teoretiske perspektiv som ble presentert i kapittel 5.0 og tidligere utført forskning, presentert i kapittel 4.0. Forskningsbidrag og de teoretiske bidrag som gir mulige forklaringer (F1-F7) er oppsummert i kapittel 6.0. De sju mulige forklaringene er rammeverket for intervjuene og intervjuguiden. På bakgrunn av dette er det naturlig at også empiri og diskusjon støtter seg på disse sju. Siden det er sju forklaringer er dette kapitlet delt inn i åtte ulike hovedkapitler, sju mulige forklaringer og en helhetlig drøftingsdel. På denne måten blir teorien gjennomgående innlemmet i drøftingen.

### 8.1 Kjøre- og hviletidsbestemmelsene kan skape stress og trøtthet (F1)

Den første mulige forklaringen som kan bidra til å gi svar på problemstillingen ble på bakgrunn av teori og tidligere forskning formulert slik: Kjøre og hviletidsbestemmelsene kan skape stress og trøtthet (F1). For å undersøke om denne forklaringen kunne ha rot i virkeligheten, fikk informantene en hel rekke spørsmål (se vedlegg 1 og 2, spørsmål 4 - 14). Eksempler på de ulike spørsmålene er:

- Blir du noen gang stresset av kjøre- og hviletidsbestemmelsene?
- Har du noen gang kjørt for fort for å rekke hjem innen kjøretiden går ut?
- Blir du noen gang presset av arbeidsgiver til å bryte bestemmelsene?
- Føler du deg noen gang trøtt på jobb og i så fall hvorfor?
- Hva vil du si stresser deg mest på jobb?

De ovennevnte spørsmålene og flere ble presentert for informantene. Det ble også formulert en rekke underspørsmål, til enkelte av hovedspørsmålene. I både sjåførenes og nøkkelinformantenes intervjuguide er alle disse spørsmålene listet opp (se vedlegg 1 og 2, spørsmål 4 - 12). Her var hensikten å skape en diskusjon omkring kjøre- og hviletidenes sammenheng med trøtthet og stress. Spørsmålene fungerte som en rettesnor for å skape denne diskusjonen mellom intervjuer og informant. I første omgang i diskusjonen under, betraktes trøtthet. På mange av spørsmålene i denne sammenheng kom det fram svært forskjellige svar,

fra de ulike informantene. Eksempelvis spørsmål 12: Hva er det som eventuelt gjør at du blir trøtt på jobb? Ga svar som for eksempel:

*”Det er mange forskjellige ting og det er vanskelig å si noe konkret. Det er jo ofte hva jeg har gjort før jeg begynte på jobb som avgjør om jeg er trøtt når jeg begynner på kjøringa.”*

*”Det som gjør meg aller mest trøtt er mørketiden. Når det er mørkt hele tiden blir man jo vesentlig trøttere enn om sommeren.”*

*”Når man kjører langt uten stopp blir jeg trøtt. Jeg distribuerer i distriktet til vanlig. Da er jeg ute av bilen med jevne mellomrom. Da blir jeg ikke trøtt fordi jeg driver med fysisk arbeid innimellom. Man blir heller mer våken av slikt. Derfor er det også slik at jeg ikke trenger 45 minutters pausen bestandig. Den er egentlig bare i veien. Jeg er jo ute å strekker på meg og får frisk luft i lungene. Sånn sett er jeg veldig gla for at det er en del stopp og fysisk arbeid på ruta mi.”*

Nøkkelinformantene fikk også samme spørsmål, men selvfølgelig litt omformulert. Også her var det forskjeller i svarene på når det gjelder trøtthet. To av disse informantene sier at det er vanskelig å peke på en faktor som skaper trøtthet, men at det mest sannsynlig er mange faktorer som spiller inn. Den tredje nøkkelinformanten ga følgende svar:

*”Det at sjåførene ikke har fast arbeidstid er nok med på å skape trøtthet. Dette er selvfølgelig på grunn av at dagene blir uregelmessige. Jeg mener man må få bort denne uregelmessigheten i sjåførhverdagen.”*

Det var altså mange forskjellige synspunkter blant informantene når det gjelder hva som skaper trøtthet. På bakgrunn av dette kan det virke som om en naturlig del av sjåførhverdagen er det å være trøtt. Det vi også kan påpeke her er at ingen av informantenes svar tar opp kjøre- og hviletid som en sentral faktor i forhold til trøtthet. Det kan derfor virke som om kjøre- og hviletidsbestemmelsene ikke direkte skaper trøtthet. Dette blir også bekreftet av diskusjonen omkring andre spørsmål knyttet til dette med trøtthet. Svært få trekker fram kjøre og hviletid som en faktor som skaper trøtthet. Dette blir også bekreftet av svarene på spørsmål 11 i intervjuguidene (se vedlegg 1 og 2): Synes du at kjøre- og hviletidene hjelper deg til å få nok



søvn? Her mener ti av elleve informanter at kjøre- og hviletidene er en hjelp når det gjelder å få nok søvn. Den ene informanten som ikke mener at kjøre- og hviletidene ikke er til hjelp i sammenheng med trøtthet, formulerer seg slik:

*”Nei. De gjør ikke det. Hvis du skal ha forkortet døgnhvile hjemme (9 timer,) så hjelper de meg ikke i det hele tatt. Man har jo ting å gjøre hjemme også. Man må jo stå opp litt før man skal kjøre for å få tid til alt som skal skje hjemme om morgenen. Man skal jo også forberede bilen til dagens tur. Så i slike situasjoner sover man kanskje 5 timer. Det er nok for lite. Så i bunn og grunn så er det nok opp til hver enkelt sjåfør å få nok hvile.”*

Gjennom intervjuene kan det virke som om sjåførene er trøtte på jobb. På samme tid nevnes ikke kjøre- og hviletidsbestemmelsene som en faktor som skaper trøtthet. Dette kan gi en viss støtte til bestemmelsenes formulering.

Sagberg et al. (2004) viser til at trøtthet og sovning anses til å være blant de viktigste årsakene til trafikkulykker. Rapporten gir en viss støtte til bestemmelsene slik de er formulert i dag. Det virker også som om datamaterialet i denne studien også støtter kjøre- og hviletidsbestemmelsenes nåværende formulering, siden kun en av informantene mener at det eksisterer svakheter tilknyttet bestemmelsene, når det gjelder det å få nok søvn. Dette virker også å være i samsvar med Hopkins (2011). Hopkins trekker fram et eksempel fra luftfarten som gir støtte til detaljert myndighetsregulering for at piloter skal få nok hvile. Resultatene i denne undersøkelsen viser en tendens i samme retning som Hopkins sine resultater. For at sjåfører skal få nok søvn, er detaljert myndighetsregulering en god tilnærming.

I en hel rekke tidligere utført forskning (kapitel 4.0) pekes det på at kjøre- og hviletidsbestemmelsene kan føre til stress. Et stikkord i denne sammenheng er *tidspress* som skapes av forskjellige kontekstfaktorer som sjåførene må forholde seg til. Dette igjen gjør at sjåfører får en opplevelse av stress. Ragnøy & Sagberg (1999) påpeker at stress har stor betydning for atferd. Siden formålet med denne studien er å undersøke hvorfor bestemmelsene ikke påvirker ulykkestallene i større grad ble det viktig å bekrefte eller avkrefte påstanden om at stress skapes som en konsekvens av kjøre- og hviletidsbestemmelsene direkte. Informantene ble spurt direkte om de ble stresset av bestemmelsene, etterfulgt av en rekke oppfølgingsspørsmål. Dette for at en dialog omkring

temaet skulle oppstå. Ut av denne diskusjonen kom det fram en rekke interessante påstander og funn.

Samtlige informanter mener at de blir stresset av kjøre- og hviletidsbestemmelsene (Vedlegg 1 og 2, spørsmål 4). Alle tre nøkkelinformanter understreker også at de tror at sjåførene stresses av bestemmelsene. Noen av sjåførinformantenes svar er presentert under:

*”I den stillingen jeg hadde før, kjørte jeg medisinsk oksygen hjem til pasienter. Dette er jo surstoff og uten surstoff vet du selv hvordan det går. Det er klart at hvis pasienter ringer til oss og er tom for surstoff og vi ikke har sjåfører med mer kjøretid igjen. Da har vi et problem. Så det har jo hendt at vi har vært nødt til å avbryte hviletiden for å få levert dette. Det er jo klart at man blir litt stresset av en slik situasjon.”*

Informanten ser på dette fra et bedriftsperspektiv og understreker med et slikt svar en stressende situasjon i en hel bedrift på bakgrunn av kombinasjonen, livsviktig last og kjøre- og hviletid.

En annen informant sier det slik:

*”Ja det blir jeg ofte. Jeg distribuerer jo, så ”45 minutters pausen” kan komme veldig ubeleilig av og til. Butikkene som jeg leverer til, stenger jo klokken 18.00. Man har jo tider man skal være her og der og hvis du ikke rekker dette så må du vente til klokken 09.00 eller 10.00 neste morgen. Det er ganske irriterende at man må være på jobb en ekstra natt. Så det er klart at man stresser for å klare å få gjort seg ferdig.”*

Sjåførene sier også at kollegaene stresses av bestemmelsene (Spørsmål 4b). En av sjåførene framstiller det som et gjennomgående problem blant alle sjåfører og formulerer det slik:

*”Jeg tror at alle sjåfører blir stresset av kjøre- og hviletidsbestemmelsene i enkelte situasjoner.”*

Som sitatene over og svarene fra samtlige intervjuer viser, skapes et åpenbart element av stress på som en følge av kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Samtidig ser vi at det er når

bestemmelsene møter andre utfordringer i sjåførhverdagen at store utfordringer oppstår. Dette er også med på å øke stressnivået hos sjåføren.

I følge Erke & Elvik (2006:40) kan man redusere antallet drepte og hardt skadde i vogntogulykker med 3, 5 % hvis alle førere av tunge kjøretøy overholdt reglene om døgnhvil og om lengste daglig kjøretid. Det at man gjennom intervjuene kan påpeke at bestemmelsene i seg selv og i kombinasjon med andre kontekstfaktorer skaper stress er med på å svekke Erke & Elvik sitt fokus. Erke & Elvik peker ut *overholdelse* av bestemmelsene som en viktig sikkerhetsmessig faktor, mens intervjuene i denne studien peker mot at presset for å *overholde* bestemmelsene skaper stress som igjen kan påvirke sikkerheten. Dermed kan vi se konturene av en motsetning og påpeke at *overholdelse* av bestemmelsene kanskje ikke har så stor effekt som først antatt. Selv om 100 % overholdelse vil være med på å redusere antall drepte og hardt skadde vil også 100 % overholdelse kanskje også skape større grad av opplevd stress hos sjåførene. Dette kan muligens påvirke antall drepte og hardt skadde i *økende* retning. På bakgrunn av dette kan det virke som om kjøre- og hviletidsbestemmelsene på den ene side bidrar til flere ulykker, og på den andre siden til færre ulykker. Dette kan være med på å forklare hvorfor bestemmelsene ikke bidrar i større grad til lavere ulykkestall. Hadde bestemmelsene hatt kun positive effekter ville kanskje antall ulykker med vogntog involvert blitt redusert i større grad.

Det å overholde bestemmelsene skaper stress og dermed farlige situasjoner i følge informantene, mens i følge Erke og Elvik er det viktig å overholde bestemmelsene. Stress påvirker adferd (Ragnøy & Sagberg, 1999) og konsekvensene av slikt stress kan være negative. Dette understrekes av at seks av sjåførene påpeker at stress har ført til farlige situasjoner i deres arbeidssituasjon (Spørsmål 4d). En av nøkkelinformantene sier også at han kjenner eksempler på at stress har ført til farlige situasjoner. En av sjåførenes formulering framkom slik:

*”Når man er stresset kjører man jo ofte ekstra fort, det er jo også klart at når man kjører for fort så oppstår farlige situasjoner oftere enn vanlig.”*

På bakgrunn av diskusjonen og sitatene over kan det virke som om overholdelse av bestemmelsene kan ha både negative og positive konsekvenser. Det er altså ikke åpenbart at 100 % overholdelse av bestemmelsene vil føre til lavere ulykkestall, siden dette vil kunne få

sekundæreffekter i form av høyere grad av følelse av stress. Dette kan synes å være i samsvar med blant annet Nordbakke (2004) og Husdal & Bråten (2010) og kan være en del av forklaringen på hvorfor kjøre- og hviletidsbestemmelsene ikke bidrar i større grad til lavere ulykkestall.

Stress og trøtthet kan altså på bakgrunn av informantenes svar, tolkes til å være en del av sjåførhverdagen. Det at trøtte sjåfører ferdes på norske veier understrekes av flere, blant annet Johnsen et al. (2002). Når det gjelder trøtthet kommer det ikke fram at kjøre- og hviletidsbestemmelsene er med på å skape dette, men heller hindre det. Dermed er dette i samsvar med Hopkins (2011) som mener at detaljert myndighetsregulering av hvile hos piloter fungerer bra. Det samme kan synes å gjelde for sjåfører. Dermed kan bruksområdet for Hopkins sine tanker også gjelde for transportbransjen.

## **8.2 Sjåførers forståelse for kjøre- og hviletidsbestemmelsene (F2)**

I dette kapitlet er det følgende mulig forklaring som diskuteres: Forståelsen for kjøre- og hviletidsbestemmelsenes sammenheng med risiko er for lav hos sjåfører (F2). Sjåføryrket og risiko er forbundet. En forståelse for at dette må reguleres på forskjellig vis, er viktig for å overholde bestemmelsene. Her er det forståelsen for at kjøre- og hviletidsbestemmelsene eksisterer for å minske risikoen, som diskuteres. For å skape en diskusjon omkring dette temaet, ble fem hovedspørsmål presentert for sjåfør- og nøkkelinformanter (se vedlegg 1 og 2, spørsmål 15 - 19).

Aven (2007) påpeker at det eksisterer forskjellig oppfatning av risiko innen forskjellige sektorer i samfunnet (se kapittel 4.0). I denne studien er det transportbransjen som studeres og det var viktig å kartlegge hvordan risiko betraktes i sammenheng med forståelsen for kjøre- og hviletidsbestemmelsenes eksistens. Dette for å avdekke en eventuelt manglende forståelse for risiko, sett i sammenheng med bestemmelsene. Man kan for eksempel tenke seg at et fragmentert syn på risiko innen bransjen kan være med på å svekke bestemmelsenes funksjon i forhold til å oppnå lavere ulykkestall.

Det viste seg vanskelig å identifisere hvilken type risikoforståelse som eksisterer i transportbransjen, men et tydelig fokus på sikkerhet (som må sees i sammenheng med risiko) er sporbart i datamaterialet. I samtlige intervjuer snakker informantene om trusler i

trafikkbildet. Under presenteres noen sitater fra de ulike informantene på de ulike spørsmålene vedlegg 1 og 2, spørsmål 15 - 19):

*”Jeg synes det er livsfarlig med småbilsjåfører som ikke tar hensyn. De kjører jo forbi hvor som helst og glemmer at de faktisk skal komme seg forbi nesten 20 meter med bil. Svært farlige situasjoner kan oppstå når sånne dårlige sjåfører er på veiene.”*

*”Jeg har selv vært innblandet i to ulykker. Den første var jeg selv skyld i. Det er klart at sikkerhet betyr mye for meg siden jeg har opplevd så mye rart. Når jeg transporterer oljelaster som er svært brannfarlig gods er det ekstra viktig med sikkerhet. En ulykke kan plutselig få vesentlig større konsekvenser hvis den tilfeldigvis oppstår når jeg kjører disse lastene.”*

*”Sikkerhet og trygghet handler ofte om å følge kjøre- og hviletid. La oss si at du overstiger kjøretiden og bare sover 3-4 timen før du kjører videre. I slike tilfeller blir man jo en fare for medtrafikanter.”*

Det siste sitatet ovenfor kom fra en av de planlagte informantene og intervjueren fikk følelsen av at informanten var noe påvirket av intervjuets innledning og innledende spørsmål, siden de fleste svar dreide mot kjøre- og hviletid. Likevel, kan man tolke sitatet dit hen at det eksisterer en viss grad av refleksjon omkring sikkerhet. Dette i stor grad på bakgrunn av sitatets siste del da informanten tydelig viser at han er klar over at som sjåfør kan man være en fare for andre på veien.

På bakgrunn av de tre sitatene ovenfor kan man si at risiko er noe som står relativt sentralt i transportsektoren. Det at like over halvparten av informantene snakker om kjøre- og hviletid i sammenheng med begrepene ”sikkerhet,” ”farlig,” ”ulykker” eller ”trygghet” kan tolkes til å bety at en del av sjåførene i utvalget bevisst eller ubevisst reflekterer over risiko i sammenheng med bestemmelsene.

I tillegg til det ovennevnte svarer to av nøkkelinformantene at det å unngå ulykker er et av flere viktige mål med kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Fire av sjåførinformantene gir også svar som kan tolkes til å bety at det eksisterer en forståelse for både bestemmelsenes tilstedeværelse. En av nøkkelinformantene sier det slik:

*”Målet med bestemmelsene må jo være å unngå trøtte og stressede sjåførere for å unngå ulykker i så stor grad som overhode mulig.”*

En av de fire sjåførene som demonstrerer forståelse gir på følgende måte, svært direkte uttrykk for at bestemmelsene har som funksjon å begrense ulykker:

*”Meningen med bestemmelsene må jo være å få ned ulykker på veiene, samt å bedre sikkerheten for alle sjåførere.”*

På bakgrunn av dette kan man ikke si at forståelsen for risiko, kjøre- og hviletid, eller sammenhengen mellom de to kan gi et tydelig svar på hvorfor bestemmelsene ikke bidrar i større grad til lavere ulykkestall, men man kan påpeke en trend i retning av god bevissthet omkring risiko hos aktører i transportbransjen. Man kan også si at forståelsen for bestemmelsenes eksistens og sammenheng med risiko til en viss grad eksisterer blant noen av de spurte. I denne forbindelse kan man reflektere over sitatet:

*Det er sannsynlig at det usannsynlige vil skje (Aristoteles 384-322 f.Kr.)*

Det virker som om tanker om risiko og sikkerhet er relativt innbakt i transportbransjen. Inntrykket er at sjåførene faktisk tenker over at en ulykke kan oppstå. Det er også en viss grad av forståelse for at kjøre- og hviletidsbestemmelsene eksisterer og at de har sammenheng med risikoen i denne sektoren. En av sjåførene fremmet en påstand i denne sammenheng som kan minne om en folkelig nåtidsversjon av Aristoteles sin påstand:

*”Selv om jeg ikke tror at jeg kommer til å krasje når jeg er ute på kjøring må jeg bestandig passe på å være oppmerksom. Noe uforutsett kan faktisk skje.”*

Siden forståelsen omkring bestemmelsene og risiko eksisterer, kan man tydelig utelukke at lav forståelse for dette kan være med på å forklare hvorfor kjøre og hviletidsbestemmelsene ikke fungerer optimalt. Sjåførene tar hensyn til risiko og forstår at noe må styre adferden på veiene. Vi kan heller ikke si på bakgrunn av datamaterialet at forskjellig tilnærming til risiko eksisterer i bransjen, da inntrykket er at det eksisterer en relativt lik og det vi kan kalle en lite akademisk risikoforståelse blant informantene. Det er en forståelse i bransjen for at slik

transportaktivitet kan være farlig, men utover dette eksisterer ingen dypere refleksjoner omkring risiko i utvalget. Forståelsen for kjøre- og hviletidsbestemmelsenes sammenheng med risiko virker dermed ikke *for lav* hos sjåførere, men vi kan se at forståelsen er relativt lik i hele utvalget. Man kan derfor heller ikke forklare hvorfor bestemmelsene ikke påvirker ulykkestallet i større grad, på bakgrunn av lav forståelse for risiko.

Som nevnt hevder Aven (2007) at det eksisterer forskjellig forståelse for risiko i forskjellige sektorer i samfunnet. Denne undersøkelsen har ikke til hensikt å vurdere andre sektorer, men å vurdere forståelsen innad i transportsektoren. Her ser vi en tendens til at sjåførene har forståelse for at kjøre- og hviletidene er et tiltak for å redusere risiko. Hadde denne felles forståelsen ikke vært til stede, kan man tenke seg at brudd på bestemmelsene hadde forekommet hyppigere. Dermed kan det også tenkes at ulykker ville forekommet hyppigere.

Bestemmelsene har det vi kan betrakte som styringsbasert og deterministisk (Aven et al., 2004) form. Det at det eksisterer en slik gjennomgående forståelse for bestemmelsene og risiko er også et argument for å beholde en slik tilnærming. Ved en funksjonell tilnærming vil kanskje forståelsen for bestemmelser og risiko endres. Dette vil være lite fordelaktig med tanke på å få sjåførene til å følge reglene. For lav forståelse vil kunne føre til lavere overholdelse av bestemmelsene.

### **8.3 Arbeidsmiljø og sikkerhetskultur (F3)**

I denne delen av diskusjonen er det følgende forklaring som drøftes: Dårlig arbeidsmiljø og dårlig sikkerhetskultur har sammenheng. Hvis disse to har sammenheng påvirker de hverandre. Det vil si at hvis en transportbedrift har dårlig arbeidsmiljø, har den kanskje også dårlig sikkerhetskultur og visa versa.

Tidligere forskning, eksempelvis Moe & Øvstedal (1997) og Bjørnskau & Longva (2009) peker i retning av at det eksisterer en sammenheng mellom sikkerhetskultur og arbeidsmiljø. Dette kan bety at et arbeidsmiljø som ikke er godt, fører til en sikkerhetskultur som heller ikke er tilfredsstillende. En slik sammenheng kan være med på å forklare kjøre- og hviletidsbestemmelsenes minimale funksjon når det gjelder å oppnå lavere ulykkestall. Dette fordi en eventuell eksistens av både dårlig arbeidsmiljø og dårlig sikkerhetskultur i et

transportfirma kanskje vil ha innvirkning på sjåførers etterlevelse og forståelse for bestemmelsene, noe som igjen kan føre til ulykker som følge av trøtte og utmattede sjåfører.

For å undersøke dette ble det formulert 6 hovedspørsmål (se vedlegg 1 og 2, spørsmål 20 - 25). To av spørsmålene ble formulert som direkte spørsmål om arbeidsmiljø og sikkerhetskultur, mens de resterende var spørsmål som hadde til hensikt å dobbelsjekke det informantene svarte på de direkte spørsmålene.

I denne delen av undersøkelsen ser vi likhetstrekk mellom nøkkelinformanter og sjåfører. Begge disse gruppene med informanter gir svar som tyder på at både sikkerhetskultur og arbeidsmiljø er godt i deres respektive firmaer. Alle unntatt en av sjåførinformantene gir korte positive svar på direkte spørsmål om å beskrive sikkerhetskultur og arbeidsmiljø i eget firma. Formuleringer som eksempelvis *"veldig bra"*, *"kjempe bra"* og *"utrolig flott"* benyttes. Det ene negative svaret kom fra en sjåfør som arbeider i en relativt liten bedrift. Han sier det slik:

*"Her i firmaet er sikkerhetskulturen dårlig. Jeg tror likevel at i større og mer seriøse firma vil det være mer fokus på sikkerhet. I mindre firma som det jeg jobber for, er det ofte tilfeller hvor vi ser mellom fingrene."*

Selv om informanten påpeker en dårlig sikkerhetskultur, understreker han troen på at større firmaer kan ha en vesentlig bedre sikkerhetskultur. Det må også være med i vurderingen her at sikkerhetskultur kan være et litt vanskelig begrep for en del av informantene. Det kan være vanskelig å forstå hva som legges i begrepet. Dette kan igjen farge svarene.

Nøkkelinformantene er mer nøkterne enn sjåførene i sine beskrivelser av arbeidsmiljø og sikkerhetskultur i eget firma, men også her er positivitet gjennomgående i svarene. En sjåførinformant og en nøkkelinformant svarer mer utfyllende enn *"den er god"*, *"den er meget bra"*, *"bra"* (som også er typiske formuleringer fra informantenes side) på spørsmål om å gi en beskrivelse av sikkerhetskultur i eget firma. Sjåføren sier det slik:

*"Sikkerhet er høyt prioritert, dekk for eksempel er ferskvare, vi presser ikke det siste ut av dekkene. Vi legger på nytt. Vi tar ikke lett på det. Vi vil kjøre så sikkert som mulig og sånn tror jeg det er i de fleste firma."*



Nøkkelinformanten presenterer sikkerhetskulturen på dette viset:

*”Jeg mener at sikkerhetskulturen er bra. Vi har veldig mange unge sjåførere her, disse har gjennomgått gode kurs. De tar hensyn når de kjører og er forsiktige blant annet fordi at de har et eierforhold til bilen.”*

Også når det spørres om arbeidsmiljø (spørsmål 22) presenteres korte, positive svar i likhet med spørsmålet om sikkerhetskultur. Formuleringene her likner veldig på svarene på spørsmål 21. Noen av disse er presentert under, en av nøkkelinformantene sier det slik:

*”Vi har jevnlig medarbeidersamtaler og det virker som om arbeidsmiljøet er veldig bra.”*

To av sjåførene benytter følgende formuleringer for å beskrive det gode arbeidsmiljøet (spørsmål 22):

*”Helt fantastisk. Vi er så få ansatte i min bedrift og jeg tror at dette er nøkkelen til at vi fungerer så bra. Ellers synes jeg også det kollegiale generelt i bransjen er veldig bra”*

*”Det er også veldig bra. Vi har et fast møte i året, hvor det er anledning til å ta opp ting som ikke er som det skal være. Vi har også julebord om vinteren og grilling om sommeren og dette gjør nok at vi har et godt miljø. Det at vi er mange unge ansatte gjør nok også noe med miljøet.”*

I tillegg til direkte spørsmål om arbeidsmiljø og sikkerhetskultur ble det stilt noen spørsmål som var ment å undersøke om informantene faktisk hadde grunnlag for måten de fremstilte sitt firma på. Dette var spørsmål 20, 23, 24 og 25 (se vedlegg 1 og 2). Disse er ramset opp i stigende rekkefølge under.

- Hva skjer i ditt firma hvis en sjåfør blir tatt for brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene?
- Tror du det er andre regler eller rutiner som sjåførene må bryte for å få jobben gjort?
- Vil du si at ulykker eller hendelser er vanlige i ditt firma?

- Hvordan stiller du deg til hyppigere kontroller av sjåførere og av firmaer sin oppfølging av kjøre- og hviletidsbestemmelsene?

Også på disse spørsmålene framkom svar som kan bekrefte trenden om godt arbeidsmiljø og god sikkerhetskultur i transportbedriftene. Eksempelvis kan det trekkes fram at 3 av 3 nøkkelinformanter og 5 av 8 sjåførinformanter var positive til hyppigere kontroller, noe som kan bety at disse sjåførene ikke er redde for å bli tatt. Dette igjen kan bety at de ikke kjører for fort eller bryter kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Derfor er det nærliggende å tro at sikkerhetskulturen er god i de aktuelle firmaene.

På spørsmål 23 svarer alle nøkkelinformantene at de ikke vet om andre regler eller rutiner som sjåfører må bryte. Her sier også alle sjåførinformantene det samme. Dette kan tyde på at det faktisk er godt tilrettelagt innad i firmaene og at sjåførene ikke har interne rutiner som de må bryte. Dette igjen kan beskrive et relativt godt arbeidsmiljø og dermed være et supplement til det direkte spørsmålet om arbeidsmiljø.

Siden vi kan påpeke gjennomgående positive svar på spørsmålene om å beskrive arbeidsmiljø og sikkerhetskultur fra informantene, støtter dette opp om forskningen (Bjørnskau & Longva (2009) og Moe & Øvstedal (1997)) som fremmer tanken om en sammenheng mellom arbeidsmiljø og sikkerhetskultur. Et av de viktige funnene i denne sammenheng er at det virker som om det stort sett eksisterer god sikkerhetskultur og godt arbeidsmiljø i de bedriftene som er representert i utvalget. Dermed kan man også tenke seg at siden det stort sett er gode arbeidsforhold i bedriftene, vil dette føre til at bestemmelsene i stor grad etterleves. På bakgrunn av dette kan ikke sammenhengen mellom arbeidsmiljø og sikkerhetskultur være en del av forklaringen på hvorfor kjøre- og hviletidsbestemmelsene ikke påvirker ulykkestallet i større grad i positiv retning.

#### **8.4 Ikke for komplisert, men for lite fleksibelt (F4)**

I dette kapitlet drøftes følgende mulige forklaring i forhold til problemstillingen: Bestemmelsene er kompliserte og for lite fleksible (F4). Det er altså begrepene kompleksitet og fleksibilitet som har fokus. Denne mulige forklaringen ble undersøkt ved hjelp av 6 hovedspørsmål (se vedlegg 1 og 2, spørsmål 26 - 31) som hadde til hensikt å kartlegge sjåførere og nøkkelinformantenes synspunkter i forhold til dette temaet.

I kapittel 4.0 presenteres forskning som snakker om begrepet om fleksibilitet i sammenheng med kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Antagelsen er at bestemmelsene er for lite fleksible og at de derfor ikke påvirker ulykkestallet til nedgang i stor nok grad. I samme antakelse trekkes kompleksitet inn. Kompleksitet i denne sammenheng betraktes som en utfordrende trafikkhverdag som påvirkes av mange forskjellige faktorer. Tanken om at et system kan være for komplekst er hentet fra Charles Perrow (1984). Perrow snakker i hovedsak om industri av forskjellig type og definerer ikke veitrafikk som komplekst og tett koblet. Denne teorien er dermed ikke direkte relevant i forhold til trafikksikkerhet, men tankemåten kan benyttes. Gjennom denne typen tilnærming til empiri, kan vi få bekreftet eller avkreftet om aspekter med veitrafikk og/eller kjøre- og hviletid kan oppfattes som komplekst. Det var meningen å studere kompleksiteten og fleksibiliteten for å kunne si noe om hva bransjen selv mener om kjøre- og hviletidsbestemmelsenes fleksibilitet og kompleksitet. Det var også ønskelig å få resultater som kunne si noe om kompleksitet og fleksibilitet på en mer helhetlig trafikkmessig måte, men samtidig med en kobling til kjøre- og hviletid.

Spørsmål 26 (Se vedlegg 1 og 2) tar opp fleksibiliteten i bestemmelsene. Begrepet fleksibilitet tolkes på mange måter av informantene og svarene varierer fra å dreie seg om kontrollørens oppførsel til mulighet for dispensasjoner. I stor grad får man et inntrykk av at bestemmelsene ikke er særlig fleksible. Noen mener også at bestemmelsene er fleksible. Som i de to tilfellene under:

*”Du kan bryte kjøretiden med omtrent ett kvarter hvis du skriver en god grunn til det. Sto i kø og måtte rekke hjem for eksempel, men det må dokumenteres på best mulig måte, gjerne med bilder.”*

*”De er jo litt fleksible. Man kan jo ha forkortet døgnhvil og forkortet ukehvil som du kan ta i enkelte sammenhenger.”*

Det er de to ovennevnte sitatene som i størst grad sett i forhold til samtlige intervjuer, påpeker en viss fleksibilitet i reglene. Likevel kan man se at god dokumentasjon kreves, noe som kan betraktes som lite fleksibelt, siden kontrollørene i følge den ene informanten krever dokumentasjon gjerne i form av bilder. Det påpekes også her at forkortet ukehvil (24t) og forkortet døgnhvil (9t) kan benyttes. Selv om dette er en mulighet sjåførene har, kan slike

typer hvil benyttes kun få ganger i måneden (se kapitel 2.2.1 og 2.2.2). Manglende fleksibilitet også kan altså spores i de to uttalelsene som viser til fleksible elementer i bestemmelsene. I tillegg påpeker de resterende informantene i stor grad manglende fleksibilitet i reguleringsregimet. På bakgrunn av dette kan man her gi støtte til et av punktene som Nordbakke (2004) presenterer. Nordbakke mener at bestemmelsene er for lite fleksible og dermed skaper stress. To sitater fra de øvrige intervjuene viser den gjennomgående holdningen i utvalget svært tydelig. Det første av disse sitatene er presentert under:

*”Når jeg snakker om det å være fleksibel, så er det først og fremst kontrollørene det går på. Det virker som om de er ute etter å ta deg. Bestemmelsene er veldig rigide. Man sitter med en følelse av å ha gjort noe veldig feil. Det synes ikke jeg er riktig at man skal behøve å føle. Dette styrker heller ikke moralen til oss som er pålagt kjøre- og hviletid. Klassisk eksempel er jo slik at når du jobber overtid en dag så får du betalt for det. Når vi jobber overtid og må strekke litt på totalarbeidstiden en dag, så blir vi bøtelagt for det. Jeg sier ikke at de skal se mellom fingrene, men de trenger ikke å være så veldig rigid.”*

Ovenfor kan man se det som kan vurderes til å være et svært reflektert svar fra informantens side. Når personer ansatt både i offentlig og privat sektor får belønning i form av overtidsbetaling eller oppspart avspasering for å jobbe overtid, kan sjåførene på sin side oppleve å bli pålagt sanksjoner for å kjøre over den tilmålte tiden/jobbe overtid.

Det andre utvalgte sitatet presenteres under:

*”Jeg mener jo det at man kan se litt mellom fingrene. Det at man skal ha døgnhvil i 11 timer er jo også for strengt. Det holder med 7-8 timer. Det hadde holdt i massevis. Man får et luksusproblem og lurer på hva man skal gjøre alle de 11 timene. La oss si at du kjører i 9 timer en dag, hvis du da skal sove i 11 timer så er det ganske mye. Jeg mener også at det kunne vært regler som sa noe om at hvis du var nærme hjemmet, at du kunne få dispensasjon til å bryte kjøre- og hviletidsbestemmelsene.”*

Vi kan altså påpeke en viss grad av manglende fleksibilitet i bestemmelsene på bakgrunn av informantenes uttalelser. I denne sammenheng kan vi tenke oss at bestemmelsenes manglende fleksibilitet er med på å øke stress og dermed øke ulykkestallet. Når man betrakter

bestemmelsene på denne måten, kan man faktisk se at bestemmelsene kan fungere som en stressende kontekstfaktor for sjåførene som kan virke mot sin hensikt og føre til flere ulykker og hendelser.

Når det gjelder kompleksitet ble dette begrepet også betraktet i intervjuene. Siden kompleksitet ikke er et begrep som man i dagligtale kanskje ikke benytter seg av og ikke har full forståelse for, ble begrepet ”komplisert” benyttet ovenfor informantene.

Informantene ble spurt om man kan gjøre noe for å forenkle sjåførenes hverdag (Se vedlegg 1 og 2, spørsmål 30), ble rettet mot informantene for å undersøke om de selv tok opp en eventuell forenkling av kjøre- og hviletidsbestemmelsene uten å bli oppfordret til dette. I to av sjåførintervjuene skjedde også dette. Disse to informantene ga de to svarene under:

*”Ja det er mye man kan gjøre, spesielt med veistandarden. I tillegg tenker jeg på arbeidsmiljøloven. Denne har mange bestemmelser som er vanskelige.”*

*”Det er jo enkelte vanskelige elementer i kjøre- og hviletidsregelverket. Disse kunne man jo ha forenklet.”*

Disse to svarene var de eneste som kan tolkes til å dreie seg om kjøre- og hviletid. Kjøre- og hviletidsbestemmelsene har vært hovedtema gjennom hele intervjuet og man kan tenke seg at informantene fant det naturlig å ta opp kjøre- og hviletid her også. Dette skjedde altså ikke.

De resterende svarene fra både sjåførinformanter og nøkkelinformanter er svært sprikende. Veistandard, bedre skilting, bygging av tunneller for å unngå bakker, var blant uttalelsene som kom i denne forbindelse.

En sjåførinformant uttrykker seg på følgende vis på samme spørsmål:

*”Det er mye man kan gjøre for å forenkle hverdagen, men man må jo også være realistisk. Man kunne for eksempel ha utbedret de verste veiene. I alle fall kunne hovedårene ha vært i bedre stand. De lokale veiene krever svært mye arbeid for å få i bedre stand. En annen ting som de kunne ha gjort på en annen måte er dette lappesystemet som de driver med. Jeg synes de kunne ha utbedret veien på ordentlig*

*vis med en gang, i stedet for å lappe veiene i mange år. Det hadde sikkert blitt de samme kostnadene.”*

I hovedsak virker det som om sjåførene mener at et godt tiltak for å forenkle hverdagen, er å jobbe mer med veivedlikehold og bedre kvaliteten på veiene. På bakgrunn av at informantene i hovedsak ikke tar opp kjøre- og hviletidsbestemmelsene, kan det antas at disse ikke behøver forenkling og dermed ikke har for stor grad av kompleksitet til at sjåførene ikke klarer å håndtere regelverket slik det er i dag.

Siden diskusjonene var svært forskjellig i de fleste intervju situasjonene når det gjelder dette temaet, kan det vurderes dithenn at det eksisterer mange forskjellige meninger om hva som kan gjøre sjåførenes hverdag enklere.

Det ble også stilt spørsmål om trafikken har blitt mer kompleks gjennom tidene (spørsmål 31), og i så fall på hvilken måte. Heller ikke her ble svarene i stor grad rettet mot kjøre- og hviletid. Dette på tross av at bestemmelsene var tema i mange av spørsmålene tidligere i intervjuet. Det er altså ikke hovedsakelig det at bestemmelsene er for kompliserte som gjør at sjåførene i utvalget blir stresset. En av informantene understreker dette med uttalelsen under:

*”De viktigste reglene i bestemmelsene som man oftest bruker, får man jo plass til på et lite ark.”*

Alle informantene svarer klart og tydelig ”nei” på spørsmål om de kan alt om bestemmelsene (vedlegg 1 og 2, spørsmål 27). I tillegg til dette svarer også 7 av 8 sjåførinformanter og 2 av 3 nøkkelinformanter ”ja” på spørsmål om arbeidsdagen hadde vært enklere dersom de ikke måtte forholde seg til kjøre- og hviletid (se vedlegg 1 og 2, spørsmål 28). Med bakgrunn i disse svarene virker det i utgangspunktet som det kan eksistere kompleksitet forbundet med bestemmelsene. Svarene som kom fram som følge av det mer dyptgående spørsmål 30 avkrefter dette. Dermed er det nærliggende å tro at det er andre grunner til at ”nei” på spørsmål 27 og ”ja” på spørsmål 28. Eksempelvis kan det tenkes at opplæringen sjåfører får når det gjelder kjøre- og hviletid, ikke er god nok. Det er ikke innenfor denne oppgavens rammer å analysere effekt av opplæring.

Siden det virker som om kompleksiteten i bestemmelsene ikke er et problem i forhold til sikkerheten, kan vi ikke si at det er behov for den perrowianske framgangsmåten med nedbygging av kompleksitet i systemet (Perrow, 1984). I denne forbindelse ville det vært snakk om en forenkling av bestemmelsenes formulering og en forenkling av det sjåførene må utføre for å overholde bestemmelsene. Som nevnt koblet informantene begrepet ”komplisert” til andre fenomener i veitrafikken. Utvalget i undersøkelsen kan derfor tolkes slik at kompleksitet eksisterer i trafikken, mens kjøre- og hviletid ikke er en sentral faktor i denne sammenheng. Trafikksikkerhetshåndboken (Elvik et al., 1997) peker på at selv gode sjåfører vil gjøre fatale feil hvis trafikksystemet blir for komplisert. Kjøre- og hviletidsbestemmelsene kan sies å være en del av trafikksystemet, men siden det i følge utvalget i denne studien ikke eksisterer for stor grad av kompleksitet koblet til bestemmelsene, kan det virke som om bestemmelsene ikke er en kompliserende faktor i trafikksystemet. Amundsen & Sagberg (2003) mener likevel at bestemmelsene er kompliserte og disse resultatene er dermed ikke i samsvar med mine. Funnene i min studie tyder på at graden av kompleksitet ikke er for stor til å håndteres og kan derfor ikke forklare hvorfor kjøre- og hviletidsbestemmelsene ikke påvirker ulykkestallet i større grad.

Utvalget i denne studien bekrefter i stor grad påstanden til Nordbakke (2004) om for liten grad av fleksibilitet i bestemmelsene. Nordbakke fremmer også i samme studie, tanken om at for lite fleksible bestemmelser skaper stress. Siden vi også har fått underbygd dette i denne undersøkelsen kan vi tenke oss at stress fører til farlige situasjoner. Dette underbygges av Ragnøy & Sagberg (1999) som har gjennomført undersøkelser som viser at sjåførenes opplevelse av stress har stor betydning for adferd. I rapporten til Ragnøy & Sagberg er det også påvist at stress har en klar sammenheng med uhell og overtredelser. Derfor kan for liten grad av fleksibilitet i bestemmelsene være med på å forklare hvorfor bestemmelsene ikke bidrar i større grad til lavere ulykkestall. Dette i følge både utvalget i denne studien, samt de tidligere nevnte undersøkelser.

### **8.5 Detaljert og hard regulering – en ulempe? (F5)**

Den mulige forklaringen som sier at risikostyring gjennom detaljert og hard regulering er en mangelfull tilnærming (F5), ble betraktet i samtlige intervjuer. Risikostyring i denne sammenheng er koblet til regulering av risikoen forbundet med vogntog ved hjelp av kjøre-

og hviletidsbestemmelser. For å få svar på dette ble tre relativt åpne hovedspørsmål benyttet for å skape diskusjon (se vedlegg 1 og 2, spørsmål 32, 33 og 34):

- Veitrafikken framstilles som mer og mer regelstyrt. Kan du fortelle litt om hva du tenker om dette?
- Hvordan kan man på best mulig måte unngå ulykker på norske veier?
- Hvordan hadde det fungert hvis transportfirmaer og sjåfører fikk større grad av ansvar selv når det gjelder å unngå trøtthet på jobben (mindre detaljstyring fra myndighetene)?

Veggeland (2010) skiller mellom ”myk” og ”hard” regulering. Kjøre- og hviletidsbestemmelsene betraktes her som en form for ”hard” regulering, siden det er svært lite rom for skjønsmessig vurdering. Forskjellen på detaljkrav og funksjonelle krav presenteres i Aven et al. (2004). Vi kan trekke paralleller mellom ”hard” regulering og detaljkrav, og vurdere det dit hen at kjøre- og hviletidsbestemmelsene passer inn i beskrivelsene for begge disse tilnærmingene til styring og regulering. En mulig forklaring på problemstillingen kan være at denne typen tilnærming er mangelfull på ulike vis og at kjøre- og hviletidsbestemmelsene på grunn av dette ikke har ønsket effekt i forhold til ulykkestall.

I likhet med studien av den foregående mulige forklaringen (kapittel 8.4) ble noen av spørsmålene (spørsmål 32 og 33) stilt som svært åpne spørsmål, noe som ved første øyekast ikke kan settes i sammenheng med den mulige forklaringen. Dette for å undersøke om informantene selv vred samtalen inn på et detaljert regelverk, med lite rom for skjønn og vurdering. Dette skjedde ikke i nevneverdig grad. Mange forskjellige svar kom fram på spørsmål 32. En sjåførinformant formulerer seg slik, som svar på spørsmål 32:

*”Jeg er positiv til den regelstyringen vi har i dag, hvis man kan dokumentere at det har virkning i forhold til å begrense ulykker.”*

En annen av sjåførene formulerer seg slik, på samme spørsmål:

*”Det er jo en god tanke bak alle regler, men for eksempel det at fartsgrensene blir satt ned som følge av at veiene blir dårligere er feil i mine øyne. De kunne ha droppet å*



*gjøre noe med reglene og heller utbedret veien. Men alt dette går jo bra til syvende og sist, man må jo bare lære seg å leve med reglene og gjøre det beste ut av det.”*

Den samme tendensen framkommer også av svarene på spørsmål 33. Ingen av sjåførinformantene eller nøkkelinformantene vir samtalen inn på detaljeringsgrad eller rom for skjønn eller vurdering i kjøre- og hviletidsbestemmelsene. En nøkkelinformant sier det slik:

*”Det jeg mener kunne vært med på å forhindre ulykker på veiene er mange forhold. Det viktigste er likevel, midtdele, bredere veier, bedre sikt og flere gjennomsnittsmålinger.”*

Videre ble et mer direkte hovedspørsmål (spørsmål 34) stilt. Dette for å undersøke om denne typen regulering er mangelfull på noe vis og om en mer funksjonell tilnærming til krav og bestemmelser kunne ha fungert.

Det første funnet i denne sammenheng er at det virker som om sjåførene ikke ønsker en mer funksjonell tilnærming. Dagens tilnærming med detaljert myndighetsregulering er noe de fleste informantene mener fungerer godt. På spørsmål 34 om hvordan det hadde fungert hvis transportfirmaer og sjåfører fikk større grad av ansvar selv når det gjelder å unngå trøtthet på jobben (mindre detaljstyring fra myndighetene), gir samtlige nøkkelinformanter og sju av åtte sjåførinformanter et negativt svar. En sjåfør sier det slik:

*”Det hadde gått dårlig. Det finnes mange dårlige sjefer som kun tenker profitt. Dermed hadde nok en sånn type tilnærming slått tilbake på sikkerheten. Det er bra at staten bestemmer.”*

En av nøkkelinformantene formulerer seg som vist under og uttrykker med dette enighet med sjåførenes uttalelse:

*”Det tror jeg ikke hadde vært bra. Mange sjåfører hadde nok blitt utnyttet av ledelsen i firmaet da. Så hadde også sjåførene fått smekk på fingrene hvis de sovnet og kjørte i grøfta.”*

Samtidig påpeker tre av informantene som en del av svaret at det til tider kan føles for strengt og detaljert. Også en av nøkkelinformantene gir et svar på spørsmålet som kan tolkes til å være negativt, men samtidig føyer han til en kommentar om at det ikke trenger å være ”så ekstremt styrt.” Se nøkkelinformantens svar under:

*”Det hadde nok ikke fungert så veldig bra, men det trenger jo heller ikke å være så ekstremt styrt at du føler du går rundt i lenker hele tiden.”*

En av sjåførene sier det slik og understreker med dette at det både er positive og negative konsekvenser av en slik tilnærming:

*”Det kunne ha bikket begge veier. Kanskje kunne noen sjåfører ha blitt utnyttet av ledelsen i firmaet til å kjøre over evne, men samtidig kunne det også gjort ting enklere og mer fleksibelt for oss som kjører.”*

Også på direkte spørsmål om detaljert myndighetsregulering er veien å gå for å unngå ulykker (spørsmål 33a), gir samtlige informanter korte og konsise svar som kan tolkes til å være positive til detaljert myndighetsregulering. Her må det påpekes at under intervjuene var det flere tilfeller av at informantene ikke helt forsto spørsmålsformuleringen og intervjuer måtte forklare ytterligere hva som var meningen med spørsmålet, samt formulere seg på en ny måte. Dermed blir det vanskelig å benytte disse svarene alene som grunnlag for denne drøftingen. Når vi likevel i stor grad får bekreftet de samme holdningene gjennom sitatene ovenfor (svar på spørsmål 34), kan vi bekrefte den noe positive holdningen til detaljert regulering av kjøre- og hviletid i utvalget.

Dette peker i retning av at en vridning mot en funksjonell tilnærming til lover og regler kanskje ikke vil være like gunstig i veitransportsektoren som i oljeindustrien. Dette på bakgrunn av informantenes skepsis i forhold til om ledelsen i firma vil utnytte sjåførene. Man kan også si at tendensen i svarene heller mot at ”myk” regulering i form av overbevisning og argumentasjon heller ikke ville fungert. Dette også på grunn av ledelsens mulighet til å utnytte sjåførene. Det er også grunn til å se for seg mulige utfordringer med å drive med kontrollvirksomhet hvis man ikke benytter en detaljert tilnærming til risikostyring.

Kjøre- og hviletidsbestemmelsene kan i dag defineres som en form for detaljert og hard myndighetsregulering. Gjennom undersøkelsen var et av delmålene å finne ut om slik detaljert og hard regulering var en mangelfull tilnærming for å redusere risiko. I følge utvalget i denne studien kan det vurderes slik at dagens tilnærming til slik risikostyring er fungerende og dermed ikke mangelfull. Dette på bakgrunn av at informantene i stor grad ikke vrir samtalen inn på detaljeringsgrad og mangel på mulighet for skjønn og vurdering (spørsmål 32 og 33). I tillegg ser vi også en mulig tendens til at en tilnærming til regulering ved hjelp av funksjonelle krav ikke ville fungert like bra som dagens detaljerte myndighetsregulering fungerer. Likevel eksisterer det også spor i datamaterialet som peker i retning av at regelverket er for deterministisk, hardt og detaljert. Her er det altså tendenser som peker i retning av at den mulige forklaringen kan være med på å gi svar på problemstillingen, samt svar som heller mot at den ikke kan være med på å gi svar. Det framkommer altså ikke en tydelig trend. Basert på en helhetsvurdering av datamaterialet kan vi ikke forklare hvorfor kjøre- og hviletidsbestemmelsene ikke påvirker ulykkestallet i større grad, ved hjelp av denne mulige forklaringen (F5). Risikostyring gjennom detaljert og hard regulering har i følge dette utvalget noen mangler, men disse kommer ikke tydelig nok fram til å kunne forklare hvorfor kjøre- og hviletidsbestemmelsene ikke bidrar i større grad til færre vogntogulykker.

### **8.6 Handlingsrom innsnevres (F6)**

I denne delen av kapitlet presenteres funn og diskusjon i forbindelse med mulig forklaring 6 (F6). Denne er i stor grad tilknyttet James Reason (1997) sine tanker omkring innsnevret handlingsrom. Når det gjelder dette er det i hovedsak figur 1 (kapitel 5) som har fokus. Intervjuguiden ble utformet for å undersøke om figur 1 også kan passe for kjøre- og hviletidsregulering i veitransportsektoren. Altså om kjøre- og hviletidsbestemmelsene gir sjåfører for lite handlingsrom og at de derfor må bryte bestemmelsene for å få jobben gjort. Dette for å bekrefte eller avkrefte om Reasons teorier omkring handlingsrom også kan være gjeldene for veitransport og kjøre- og hviletid. På denne måten kan man få svar på om kjøre- og hviletidsbestemmelsene kan passe inn i denne figuren og dermed være med på å besvare den overordnede problemstillingen for denne studien.

Når det gjelder dette temaet ble det stilt flere spørsmål (se vedlegg 1 og 2, spørsmål 35, 36 og 37), men målet var som nevnt i kapitel 7 (metode) en relativt flytende samtale.

Det innledende spørsmålet (spørsmål 35) forbundet med dette temaet omhandlet informantenes tro på at sjåfører *må* bryte kjøre- og hviletidsbestemmelsene for å få gjennomført gitte oppgaver. Her kom det fram svar som følger:

*”Nei. Det går på meg selv. Selvfølgelig vil jeg ta helg på en torsdag i stede for på en fredag, så da kjører jeg 20 minutter ekstra hvis jeg ikke rekker helt fram innen kjøretiden er ute. Når dette skjer har man det jo selvfølgelig i bakhodet uka etter og jeg tenker, hvis jeg blir stoppet nå så har jeg et forklaringsproblem.”*

*”Jeg må vel ikke det, men av og til så skjer det uansett. En last med fisk for eksempel, er så dyrt. Vi snakker millioner av kroner. Hvis ikke det leveres i tide risikerer du å bli halshugd hvis du kommer for sent.”*

*”Jeg MÅ aldri bryte kjøre- og hviletidsbestemmelsene, men blir jo stressa når jeg ikke rekker leveringsfrister, så føler ofte at jeg BØR bryte de for å rekke frister, eventuelt hjem til kona innen kjøretiden går ut.”*

Slike svar var det flere av i datamaterialet. Sjåførene sier at de ikke *må* bryte bestemmelsene, men at de likevel gjør det, motivert av forskjellige faktorer som ”å komme hjem til kona”, ”risikerer å bli halshugd”, ”ta helg på torsdag og ikke fredag”. Disse faktorene kan betraktes som ulike former for press. Her eksisterer press fra henholdsvis hjem, arbeidsgiver, og press pålagt av sjåføren selv. Det virker derfor som om at reglene i noen sammenhenger gir for lite handlingsrom for sjåførene. En av sjåførene gir også tydelig svar på at han bryter bestemmelsene. Informantens svar presenteres under:

*”Ja jeg MÅ det hvis det for eksempel er ulykker som har skjedd eller dårlig vær og føre gjør at jeg må vente.”*

Nøkkelinformantene ga her svar som ikke helt kan sammenliknes med sjåførenes svar. Alle tre mener at sjåførene aldri *må* bryte bestemmelsene. Her er det altså svært forskjellige meninger om hvorvidt det er nødvendig å bryte bestemmelsene eller ikke. To av nøkkelinformantene svarer klart og tydelig ”nei”, mens den tredje formulerer seg på følgende måte:

*”Kjøre- og hviletid MÅ nok aldri brytes. Alt er så godt tilrettelagt for sjåførene nå for tiden. Verken vi eller ledelsen i de ulike transportselskapene tvinger noen til å bryte noe som helst.”*

På bakgrunn av situatene og diskusjonen over kan vi si at sjåførene i utvalget faktisk bryter kjøre- og hviletidsbestemmelsene i enkelte situasjoner. Vi kan også si at de føler at de *må* bryte bestemmelsene, selv om de kanskje ikke er under tvang. Selvfølgelig kommer det fram forskjellige grunner til å bryte bestemmelsene, men hovedpoenget her er at de faktisk føler seg presset av forskjellige årsaker til å begå brudd. Dette kan peke i retning av at bestemmelsene er for rigide og gir for lite handlingsrom for sjåførene. På bakgrunn av dette ser vi en tendens til at James Reason sin modell (figur 1) også kan benyttes for regulering av kjøre- og hviletid på vei. Det rommet sjåførene har til å gjennomføre jobben innenfor rammene av kjøre- og hviletidsbestemmelsene kan på bakgrunn av mine undersøkelser og James Reason sin figur, virke for smalt. Sjåførene kan være nødt til å strekke seg utover de skrevne reguleringene for å få jobben gjort innen tidsfristen.

Et annet viktig aspekt ved figur 1 er at handlingsrommet blir mer og mer innsnevret etter hvert som nye regler innføres. På direkte spørsmål om myndighetskrav som har blitt innført de siste år har redusert tiden sjåføren har til å gjennomføre sjåførjobben (spørsmål 36), er svarene svært forskjellige og hele fire informanter opplyser om at de ikke helt forsto spørsmålet. Dermed blir det vanskelig å kunne si noe sikkert på bakgrunn av dette spørsmålet. En sjåfør svarer slik:

*”Alle leddene i den logistiske kjeden er lagt opp slik at det skal tilpasses kjøre- og hviletid, så jeg kan ikke si at jeg har merket noe til det.”*

Dette svaret bærer åpenbart preg av at spørsmålsformuleringen var for vanskelig å forstå. En nøkkelinformant svarer på følgende vis:

*”Jeg er ikke sikker på om jeg helt forsto spørsmålet, men nye regler innføres jo hele tiden og disse må vi forholde oss til.”*

I ettertid er det lett å se at en enklere formulering av dette spørsmålet ville vært mer hensiktsmessig. Likevel ga andre spørsmål i intervjuguiden indikasjoner på at endringer i

bestemmelsene har forekommet de siste år. Endringer i bestemmelsene blir også diskutert i de innledende kapitlene, samt kapittel 8.7. Det faktum at endringer i bestemmelsene forekommer, og at sjåførene må bryte bestemmelsene til tider, gjør at vi nok en gang kan se en tendens til at figur 1 også kan være relevant for kjøre- og hviletidsregulering av transport på vei. Eksempelvis kan vi nevne innføringen av krav om digital fartsskriver fra 2006, som kan tolkes som en innsnevring av bestemmelsene, eller et nytt krav som gjør at sjåførene får gradvis mindre handlingsrom.

Det siste hovedspørsmålet i denne sammenheng var spørsmål 37. Her ble det stilt noen ja/nei spørsmål (se vedlegg 1 og 2, spørsmål 37, a, b og c). Disse ble formulert som delspørsmål og hadde til hensikt å undersøke om det eksisterer et fokus på sikkerhet hos informantene og deres arbeidsgivere. Følgende resultater kom fram av disse delspørsmålene:

**Tabell 4: Lærer av ulykker?**

Spørsmål 37 a)	Nøkkelinformanter	Sjåførinformanter
Ja	3	7
Nei	0	1

**Tabell 5: Har gjennomgående interesse for sikkerhet?**

Spørsmål 37 b)	Nøkkelinformanter	Sjåførinformanter
Ja	2	7
Nei	1	1

**Tabell 6: Følger råd fra myndigheter og eksperter?**

Spørsmål 37 c)	Nøkkelinformanter	Sjåførinformanter
Ja	3	8
Nei	0	0

Her kan det på bakgrunn av alle de positive svarene virke som det eksisterer fokus på sikkerhet hos sjåførene og deres arbeidsgivere. Tidligere har det kommet fram at sjåførene *må* bryte bestemmelsene i enkelte sammenhenger. I tillegg til dette kan det se ut som om det eksisterer et fokus på sikkerhet blant informantene i utvalget. Dette kan være med på å understreke at sjåførene ikke bryter bestemmelsene fordi de ikke reflekterer over sikkerhet, men fordi det eksisterer press av forskjellig type. At press eksisterer fikk vi bekreftet av svarene på spørsmål 35.

Kort sagt kan vi si at utvalget i denne studien bekrefter at figur 1 kan benyttes for å forklare kjøre- og hviletidsbestemmelsenes innvirkning på sjåførers handlingsrom. Dette igjen gjør at denne typen risikostyring kan skape liten grad av fleksibilitet, noe som igjen kan være med på å forklare hvorfor ikke dagens kjøre- og hviletidsbestemmelser bidrar i større grad til lavere ulykkestall. Det virker som om bestemmelsenes påvirkning på sjåførers handlingsrom i stor grad er i samsvar med det James Resaon (1997) hevder i figur 1.

### **8.7 Større involvering i endringsprosesser (F7)**

Sjåfører involveres ikke nok i endringsprosesser (F7), er den mulige forklaringen som diskuteres i dette kapitlet. Her er det involvering av ”den skarpe enden”, som i denne sammenheng er sjåfører, som står sentralt. For å få svar på om denne mulige forklaringen kunne ha rot i virkeligheten ble det stilt tre hovedspørsmål, samt noen delspørsmål (se vedlegg 1 og 2, spørsmål 38, 39 og 40).

Hollnagel (2004) og Renn (2008) fremmer tanken om å benytte ”den skarpe enden” aktivt for å kunne ta gode beslutninger. Gode beslutninger må tas i forbindelse med blant annet endringsprosesser. I denne studien er det interessant å studere om sjåførene involveres på noen måte i beslutninger omkring endringer som omhandler kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Det ble stilt direkte spørsmål om det eksisterer et inntrykk blant informantene av at sjåfører, transportfirmaer eller interesseorganisasjoner blir inkludert i endringsprosesser i tilknytning til kjøre- og hviletidsbestemmelsene (spørsmål 38). Her svarte ingen av informantene at de kjenner til noen form for involvering av ”den skarpe enden” i beslutningsprosesser. Noen av formuleringene er presentert under, det første fra en nøkkelinformant, de to andre fra sjåførinformanter:

*”Nei det har jeg ikke inntrykk av i det hele tatt. Når det skulle innføres digital fartsskriver så fikk vi kun beskjed om en dato da det kravet skulle komme. Så vi måtte være raske med å kjøpe biler før det, slik at vi fikk biler med den gode gamle skiva.*

*”Nei det tror jeg ikke de har, men det kunne vært en veldig god ide.”*

*”Jeg vet ikke. Jeg har ikke hørt noe om det.”*

Denne typen svar gir åpenbare indikasjoner på at informantene ikke vet noe om eventuell involvering av sjåfører i beslutningsprosesser. Dette kan betraktes som et funn i seg selv, da det faktum at informantene ikke har hørt noe om det, kan tolkes til å bety at det mest sannsynlig ikke er gjennomført. I alle fall kan man på bakgrunn av informantenes svar vurdere det slik at hvis det har blitt gjennomført en slik type involvering så har kommunikasjonen til den enkelte sjåfør, kanskje ikke vært god nok. Dette er igjen noe som ikke er med på å fremme en positiv holdning til kjøre- og hviletidsregulering blant sjåfører.

For å følge opp spørsmålet over ble informantene spurt om de så mulighet for mer involvering av vognogsjåfører i slike prosesser (spørsmål 39). En av nøkkelinformantene svarer slik:

*”Ja det er jo sjåførene som kjører og det er de som har erfaringen og kjenner til hvordan ting fungerer. Det er jo lett å ta en beslutning høyt oppe i hierarkiet, men det er jo ikke sikkert at denne avgjørelsen er riktig.*

Begge de andre nøkkelinformantene svarer positivt og en av disse formulerer seg på følgende vis:

*”Selvfølgelig kunne sjåfører bli involvert i større grad. Det hadde vært kjempebra. Sjåførene som er innom kontoret har ofte sterke meninger om mye forskjellig som påvirker hverdagen deres. Dette er jo noe myndighetene kunne ha benyttet seg av.”*

5 av 8 sjåførinformanter mener også at sjåfører har noe å bidra med i forbindelse med regelendringer. To av disse svarer relativt utfyllende og er sitert under:

*”Ja absolutt. Erfaringene ligger jo hos oss som er på veien. Det er vi som faktisk kan noe om trafiksikkerhet, vi kunne ha blitt tatt med på råd når det skulle tas beslutninger. Kanskje kunne forholdene ha blitt lagt bedre til rette for oss på denne måten.”*



*”Ja det er jo vi som er på veien til daglig og ser hva som skjer, hva som fungerer og ikke fungerer. Man kunne ha gjennomført undersøkelser blant sjåførere for å se hva som vil fungere best, hvis man tenker på å innføre noe nytt, eller endre noe.”*

Ved større involvering av sjåførere i slike prosesser kan man tenke seg at bestemmelsenes troverdighet vil øke innad i denne yrkesgruppen. Dette vil også kunne være med på skape bestemmelser som er bedre tilpasset de ulike transporttypene i en transportbransje med stor grad av svært ulik aktivitet. Å kjøre vogntog er ikke *en* type jobb. Det eksisterer svært mange forskjellige transportoppdrag og forskjellene innad i bransjen eksisterer på mange flere nivå. Eksempelvis er det stor forskjell på en sjåfør, som driver med tippbilvirksomhet i nærmiljøet og en som kjører langtransport med frysevarer nedover kontinentet. Disse store forskjellene kunne man ha lært mer om og tatt bedre hensyn til, gjennom større involvering av sjåførere fra forskjellige typer transport innad i bransjen.

For å undersøke om sjåførene får og nok informasjon når det gjennomføres endringer som gjelder kjøre- og hviletid, ble informantene spurt om hvordan endringer i bestemmelsene kommuniseres ut til den enkelte sjåfør (spørsmål 40). Hensikten med dette spørsmålet var å undersøke om sjåførene ble involvert etter at en endring er gjennomført og hvordan dette i så fall gjennomføres. Det kom fram mange forskjellige svar på dette spørsmålet. To av nøkkelinformantene mente at firmaer ikke får noe særlig informasjon og dermed heller ikke sjåførene. Den siste nøkkelinformanten mente at sjåførene selv må ta initiativ og holde seg oppdatert gjennom media. Sjåførene svarer blant annet slik:

*”Det er arbeidsgiver som informerer om slike endringer.”*

*”Jeg bruker å spørre statens vegvesen sine kontrollører når jeg blir stoppet og det hender at jeg får en lapp med informasjon om forskjellige endringer og tilføyelser, men jeg synes generelt at informasjonen er for dårlig.”*

*”Vi får et skriv hvor det står all ny informasjon som har kommet.”*

*”Vi må stort sett finne ut selv hva som har endret seg. Når man er i dette miljøet og snakker med andre sjåførere hele tiden er det egentlig ganske greit å holde seg oppdatert.”*

Ovenfor er det listet opp fire forskjellige sitater som er hentet fra sjåførintervjuene. Alle åtte sjåførene formulerte seg på forskjellig vis, men fire sjåførinformanter (inkludert informanten som er sitert til sist ovenfor) gir svar som heller mot at sjåførene selv må holde seg oppdatert. Dette tyder på at man heller ikke i etterkant av en innført endring involverer sjåførene i stor nok grad. På bakgrunn av informantenes svar på spørsmålene som ble stilt i sammenheng med denne mulige forklaringen (F7), kan det se ut som om det eksisterer mangelfull involvering og informasjon til sjåfører. Det at sjåfører ikke involveres noe særlig i slike prosesser kan gjøre at troverdigheten til bestemmelsene ikke er god blant sjåførene. Når informasjonen i etterkant av endringer, heller ikke er god nok, svekkes kanskje troverdigheten ytterligere. Ved lav troverdighet kan vi tenke oss at bestemmelsene ikke overholdes. Kanskje kan man også se for seg at de skaper irritasjon hos enkelte sjåfører. Man kan tenke seg at sjåførene føler seg hemmet av et regelverk som omfatter dem, uten at de blir involvert i endringer eller informert i stor nok grad i etterkant av innførte endringer. Dermed kan denne irritasjonen føre til at de bryter bestemmelsene, opplever stress eller kjører for fort. Alle disse faktorene kan føre til at ulykker oppstår. Dermed kan dette være med på å forklare hvorfor kjøre- og hviletidsbestemmelsene ikke bidrar i større grad til lavere ulykkestall. Funnene i denne delen av analysen viser seg å være i samsvar med både Hollnagel (2004) og Renn (2008) som påpeker viktigheten av involvering av ”den skarpe enden”. Vi ser at slik type involvering også kan være viktig i transportbransjen og når det gjelder endringsprosesser tilknyttet kjøre- og hviletid.

## **8.8 Helhetlige drøftinger**

På bakgrunn av de empiriske funn som er presentert og drøftet ovenfor, kan vi nå betrakte dette fra et litt mer overordnet eller helhetlig perspektiv.

Det er åpenbart på bakgrunn av funnene at transportnæringen er preget av tidspress. Det at sjåfører ofte har leveringsfrister, ønske om å komme seg hjem raskest mulig og/eller kostbar last som må leveres i tide, er faktorer som preger arbeidsdagen til en sjåfør i stor grad. I tillegg til dette eksisterer kjøre- og hviletidsbestemmelsene som er nok en faktor som sjåførene må forholde seg til og en del av beslutningsgrunnlaget som sjåfører må basere avgjørelser i hverdagen på. Tid er altså en svært sentral del av vognogsjåførenes hverdag. Det at informantene ofte har svært forskjellige svar og forskjellige eksempler når de får spørsmål

om kjøre- og hviletid, kan tolkes til å bety at det er stor diversitet i utfordringer som bestemmelsene fører med seg. Samtidig er utfordringer i forbindelse med tid, kun en av mange faktorer som påvirker sjåførens hverdag. For eksempel kan vi trekke fram problemer med bilen, trøtthet, dårlig føre, eller stengte fjelloverganger. Alle disse og flere, påvirker eller påvirkes av tidsutfordringer. Det kan på bakgrunn av tidsutfordringer, herunder kjøre- og hviletidsbestemmelsene, samt andre utfordringers kopling til tid i sjåførhverdagen, framstå som om kjøre- og hviletid er et sammensatt og komplekst fenomen.

Det at tid har en så sentral plass i transportnæringen, er med på å gjøre næringen unik. Forskjellen på for eksempel en butikkmedarbeider, eller kontorist i forhold til en sjåfør er at begge de førstnevnte, har mulighet til å jobbe overtid, hvis noe uforutsett skulle oppstå. En sjåfør må avslutte sin dag hvis kjøretiden er utgått, selv om han bare har fått gjennomført halve den planlagte ruta. En kontorist eller butikkmedarbeider, kan ta igjen det tapte, samme kveld og arbeide så fort som mulig for å bli ferdig eller for å få mulighet til å gå hjem for dagen. Hvis en sjåfør som ikke har fått gjort seg ferdig med arbeidsoppgavene i løpet av kjøretiden, velger å arbeide overtid, er dette noe som kan føre til sanksjoner. Dermed kan det virke som om sjåførene opplever en tidsklemme også på jobb. Dette i større grad enn arbeidstakere i de fleste stasjonære yrker, eksempelvis kontor- og butikkarbeid.

Resultatet av at tidsutfordringene for sjåfører er sammensatte og komplekse, samt detaljerte og rigide reguleringer som ved eventuelle brudd kan føre til harde sanksjoner, gjør mange vogntogs sjåfører til det vi kan kalle for "tidsslaver." En "tidsslave" i denne konteksten er en sjåfør som for det første må forholde seg til tidsfrister som i de fleste arbeidssituasjoner. For det andre må en "tidsslave" forholde seg til kjøre- og hviletidsbestemmelsene, som for det tredje kan føre til sanksjoner ved eventuelle brudd på bestemmelsene. Det førstnevnte er noe de fleste arbeidstakere må forholde seg til, mens det er de to siste som kan gjøre sjåførene til "tidsslaver". Sjåførene har altså to faktorer som kan framprovosere stress i tillegg til presset for å rekke frister, hvis vi sammenlikner med arbeidstakere i de fleste stasjonære arbeidssituasjoner. I tillegg til dette kan sjåførene være en del av tidsklemma på hjemmebane og bli påvirket av også denne. Dette kan gjøre at sjåføren retter oppmerksomhet og tanker mot andre ting og dermed ikke fokuserer på arbeidsoppgavene, som i denne sammenheng er å føre vogntoget. Dette kan betraktes som nok en stressfaktor som påvirker sjåførens adferd. Dermed enda et forhold som underbygger at sjåfører kan betraktes som "tidsslaver". Det at

sjåførar kan betraktes som slike "tidsslaver" og samtidig har et arbeid som er omgitt av risiko, kan være med på å forklare hvorfor ulykker med tunge kjøretøy oppstår.

På bakgrunn av diskusjonen over kan det virke som om kjøre- og hviletidsbestemmelsene i noen sammenhenger har motsatt effekt av det som i utgangspunktet er hensikten, nemlig å begrense ulykker med tunge kjøretøy. Vi kan se en tendens til at sjåførene blir stresset av bestemmelsene og alle omstendighetene rundt tid i sjåførhverdagen. Dette er oppsiktsvekkende når tidligere forskning viser at stress påvirker adferd, samt at stress samvarierer klart med forekomster av uhell og overtredelser (Ragnøy & Sagberg, 1999). En del av kjøre- og hviletidsbestemmelsenes hensikt er å hindre utmattelse og trøtthet blant sjåførar og dermed unngå ulykker. I følge de empiriske funn i denne studien, virker det som om bestemmelsene skaper stress og at dette igjen kan føre til utmattelse. Bestemmelsene har på mange måter positive effekter, men også negative følger oppstår som følge av denne type regulering. Derfor kan vi anta en slags likevekt, hvor ulykkestallet faktisk ikke påvirkes i stor grad. Stress er også et fenomen som er vanskelig å måle på kvantitativt vis. Det samme gjelder hvor mange av ulykkene med vogntog som ble forårsaket i sin helhet eller forverret av en stresset sjåfør. Hvor stresset sjåførar blir av forskjellige fenomener som påvirker deres hverdag, som for eksempel kjøre- og hviletid, er jo også svært subjektivt og derfor vanskelig å si noe om på helhetlig basis.

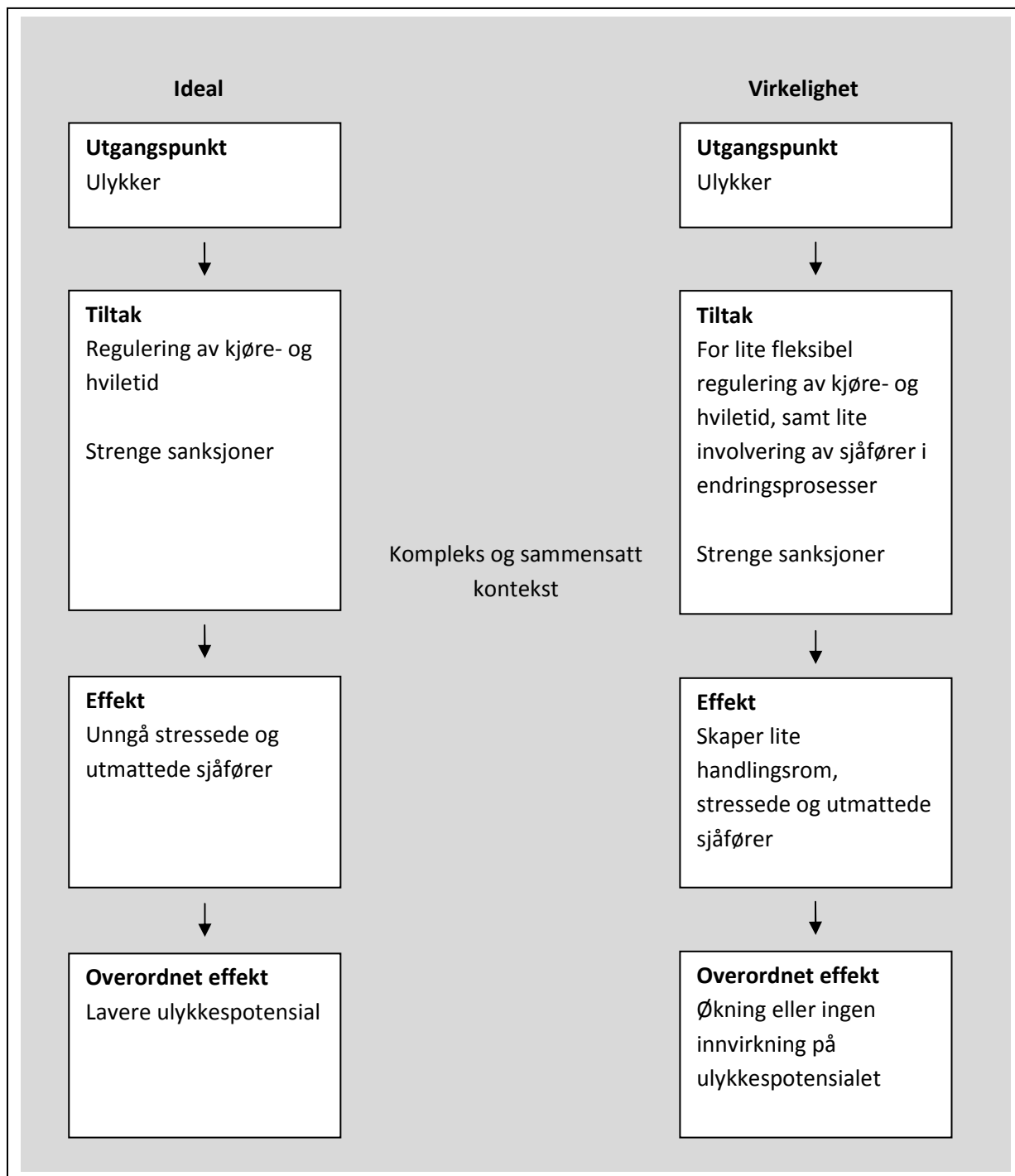
Erke & Elvik (2006) er blant de som gjør et forsøk på å gi et helhetlig bilde på hvor stor innvirkning 100% overholdelse av bestemmelsene har på ulykkestallet. Dette er selvfølgelig nyttig og enkelt å forholde seg til for beslutningstakere innen trafikksikkerhetsområdet og er sånn sett ett svært positivt bidrag. Det må likevel understrekes at alle faktorene som påvirkes av kjøre- og hviletidsbestemmelsene ikke kan inkluderes i et slikt regnestykke. En slik positivistisk tilnærming i denne sammenheng blir etter mitt syn mangelfull.

Det at Erke & Elvik (2006:40) mener at man kan redusere antall drepte og hardt skadde med 3,5 % hvis alle sjåførar av tunge kjøretøy overholder reglene om døgnhvile og om lengste daglig kjøretid, kan derfor utfordres. Det kvalitative datamaterialet i min studie gir indikasjoner på at også overholdelse av bestemmelsene fører med seg en rekke faktorer som øker stressnivået. Dette igjen gir muligheter for endret adferd, eksempelvis større fart og dermed potensial for flere ulykker med mer alvorlig konsekvens. I tillegg påvirkes sjåføren av andre stressfaktorer, eksempelvis, vær, vind, føre, trafikk, problemer på hjemmebane osv.

Summen av et slikt ukjent antall stressfaktorer kan være stor eller liten avhengig av hver enkelt sjåførs personlighet og et forsøk på å regne ut hva 100% overholdelse betyr i forhold til ulykkestallet på generell basis, blir derfor mangelfull.

Vi kan altså peke på påvirkningskraft som følge av mange ulike faktorer som er tilknyttet sjåførhverdagen. Det framstår som om sjåførenes hverdag er kompleks og påvirket av en hel rekke faktorer. Kjøre og hviletidsbestemmelsene er en del av helhetlige denne kompleksiteten, men ikke kompliserte i seg selv i følge utvalget i min studie. Sjåføryrket og konteksten må derfor også analyseres på et helhetlig vis. Det virker også som om denne kompleksiteten, som involverer regulering av kjøre- og hviletid, i seg selv kan være med på å forklare hvorfor ikke dagens kjøre- og hviletidsbestemmelser bidrar i større grad til lavere ulykkestall.

Figur 3 framstiller de viktigste funn i denne undersøkelsen på et helhetlig, men samtidig forenklet vis. Figuren presenterer et tydelig og forenklet bilde av hvordan kjøre- og hviletidsbestemmelsene er ment å fungere i forhold til hvordan de empiriske funn viser at de faktisk fungerer.



**Figur 3: Ideal vs. virkelighet**

I første omgang må det understrekes at i figur 3 benyttes begrepet virkelighet. Virkelighet i denne sammenheng benyttes om, det utvalget i denne studien viser til som sine tanker og holdninger omkring temaet. Dette er altså ikke tatt med for å gi en beskrivelse av hvordan virkeligheten omkring kjøre- og hviletidsbestemmelsene faktisk er, men kan bidra til en dypere forståelse for fenomenet og hvorfor forskning peker på manglende funksjon i forhold

til ulykkestall. Det er altså det utvalget betrakter som virkelig, som presenteres. Boksene på venstre side i figuren, er et ideal som ikke eksisterer, i følge utvalget i denne studien. Det hadde selvfølgelig vært å foretrekke at det var dette som var den faktiske virkeligheten når det gjelder kjøre- og hviletid. Det ønskelige hadde selvfølgelig også vært at idealet i figuren kunne være den faktiske virkelighet tilknyttet bestemmelsenes påvirkningskraft.

Konteksten tilknyttet sjåfører er kompleks og sammensatt av en rekke faktorer. I denne sammenheng er tid som tidligere nevnt en svært sentral del av konteksten til sjåførene. Alle sjåfører må forholde seg til tid på flere måter. Eksempelvis, det at det eksisterer tidsfrister, at kjøre- og hviletidsbestemmelsene gir føringer for tidsbruk i hverdagen og ønsket om å komme seg hjem med bruk av minst mulig tid. Utgangspunktene er i figuren beskrevet som ulykker. Dette er fordi at det er nettopp ulykker vi ønsker å begrense. En av metodene som benyttes for å forhindre ulykker, er å innføre regler og bestemmelser for å kontrollere adferd. Blant annet ved å begrense kjøretid og sette krav til antall timer med hvile. Kjøre- og hviletidsbestemmelsene er et eksempel på slike bestemmelser. Myndighetene har valgt en deterministisk og detaljert tilnærming til dette, hvor sjåfører må forholde seg til et strengt og lite fleksibelt regelverk. Empirien i denne studien gir indikasjoner på mangel på fleksibilitet i bestemmelsene, samt at handlingsrommet er for smalt til at sjåførene kan utføre alle arbeidsoppgavene. I tillegg vet vi at strenge sanksjoner i form av hovedsakelig bøter eller førerkortbeslag kan påføres sjåførene ved brudd på bestemmelsene. Denne helheten gjør at sjåførene påpeker en daglig bekymring i forhold til bestemmelsene, samt at stress oppstår som følge av dette. Kjøre- og hviletidsbestemmelsene har blant annet til hensikt å hjelpe sjåførene til nok hvile og å unngå en stressende hverdag. I enkelte tilfeller gjør de nok også dette, men utvalget i denne studien påpeker også at stress kan oppstå som en følge av bestemmelsene og at ulykkespotensialet øker av den grunn. Det er denne virkeligheten som framstilles på høyre side av figur 3.

Ved større involvering av sjåfører i endringsprosesser som gjelder bestemmelsene, kan det tenkes at bestemmelsenes legitimitet ville steget. Innspill fra de som faktisk skal være underlagt reguleringen vil kunne være med å bidra på en positiv måte tilknyttet det å skape en god formulering.

Store deler av forskningen som omhandler kjøre- og hviletid dreier seg om brudd på bestemmelsene. Dette er det sentrale innen kjøre- og hviletidsforskning. Det tas for gitt at

bestemmelsene fungerer hvis de blir fulgt. Når en sjåfør er trøtt, utslitt og/eller stresset kobles dette automatisk til *brudd* på bestemmelsene. Den etablerte sannheten om at kjøre- og hviletidsbestemmelsene har utelukkende positiv effekt på sjåførers adferd kan utfordres på bakgrunn av empirien i denne studien. Det eksisterer indikasjoner på at det ikke alltid er slik. Det kan være andre forhold som påvirker sjåførenes fysiske tilstand, psykiske tilstand og adferd. I tillegg kan kjøre- og hviletidsbestemmelsene i seg selv føre til for eksempel stress og trøtthet. Dette fordi det bedrives svært forskjellig transport innad i bransjen. En annen grunn til denne typen stress og trøtthet kan være ulike rutiner, holdninger og kultur innad i de ulike firmaene. Det kan også være subjektive forskjeller i behov for hvile eller situasjoner på hjemmebane som ikke fungerer godt i samspill med kjøre- og hviletid.



## 9.0 KONKLUSJONER

Gjennom denne studien har en rekke teorier og tidligere forskning blitt presentert. Dette for å skape et rammeverk som kan være til hjelp når man skal analysere og forstå hvorfor kjøre- og hviletidsbestemmelsene ikke bidrar i større grad til lavere ulykkestall. Teorier og forskning ble grunnlaget for sju mulige forklaringer eller antakelser. Disse ble igjen overprøvd av det empiriske materialet. Gjennom en slik metodisk tilnærming kan det konkluderes på bakgrunn av både teorier, tidligere forskning og empiri.

Kjøre- og hviletidsbestemmelsene har som formål å begrense ulykker og samtidig skape en bedre hverdag for sjåfører, men tidligere forskning viser at bestemmelsene i liten grad bidrar til å begrense ulykker. Jeg kan konkludere med noen sentrale faktorer som kan være med på å forklare hvorfor bestemmelsene ikke bidrar til lavere ulykkestall. Faktorene er som følger:

For det første eksisterer en trend i datamateriale som viser at for liten grad av fleksibilitet i bestemmelsene gjør at sjåførene opplever større grad av stress. For det andre eksisterer indikasjoner på at det å *overholde* bestemmelsene er en stressfaktor. Vanskeligheter med å overholde bestemmelsene kan kobles til et smalt handlingsrom, som igjen kan føre til stress. For det tredje virker det som om det eksisterer ulike former for tidspress på sjåfører. Kjøre- og hviletidsbestemmelsene er også en av faktorene som skaper tidspress. Stress kan være med på å endre sjåførers adferd i negativ retning og dermed føre til flere ulykker. På grunnlag av alle disse faktorene kan sjåførene i noen tilfeller kalles "tidsslaver". En slik "tidsslave" har konstant tidspress som skaper stress, dermed også større mulighet for å bli innblandet i ulykker. Min undersøkelse viser dermed at kjøre- og hviletidsbestemmelsene i enkelte situasjoner kan være med på å *øke* antall stressede sjåfører, og dermed også *øke* ulykkestallet. Dette kan være en del av forklaringen på at bestemmelsene ikke bidrar i større grad til lavere ulykkestall, men heller har motsatt effekt i enkelte sammenhenger.

Til sist virker det som om sjåførenes involvering i endringsprosesser ikke er tilfredsstillende. Ved større involvering av de som jobber i "den skarpe enden" i endringsprosesser tilknyttet bestemmelsene, vil kanskje også bestemmelsenes legitimitet og dermed også overholdelse, øke. Ved større grad av involvering i slike prosesser vil muligens bestemmelsene få en formulering som er mer tilpasset sjåførenes behov. På denne måten vil presset om å *overholde*

bestemmelsene forhåpentligvis ikke skape like stor grad av stress som utvalget i denne studien mener at de gjør i dag.

Ved å betrakte resultatene i denne oppgaven på en mer samfunnsmessig måte kan vi skimte utfordringer i transportbransjen når det gjelder forholdet mellom beskyttelse og produksjon. I denne sammenheng har beskyttelsen (kjøre- og hviletidsbestemmelsene) enkelte negative følger og de står i kontrast til sjåførens produktivitet. Man kan anta at dette også er en utfordring tilknyttet flere sider av transportbransjen, veitrafikken generelt, samt andre samfunnssektorer.

### **9.1 Videre forskning og anbefalinger**

Konklusjonene som presenteres ovenfor fremmer et behov for mer forskning på kjøre- og hviletidsbestemmelsene. En helhetlig analyse som inkluderer sosiale forhold og bakenforliggende faktorer som påvirkes av bestemmelsene, samt undersøker hvordan reguleringen kan optimaliseres i forhold til å begrense ulykker, vil være naturlig å anbefale som en oppfølgende studie. Generelt kan det anbefales å i større grad utfordre den etablerte sannheten som sier at kjøre- og hviletidsbestemmelsene er et optimalt tiltak for å sikre nok hvile til alle sjåførere. Slik forskning vil kanskje kunne gi et bidrag til arbeidet med å begrense trafikkulykker der tunge kjøretøy er innblandet.

Et prosjekt der alternative typer regulering av kjøre- og hviletider prøves ut og vurderes, vil også være å anbefale. Gjennom et slikt prosjekt vil man kunne gi et solid bidrag til å finne den beste løsningen for regulering av kjøre- og hviletid i transportbransjen.

## REFERANSER

- Amundsen, A. H., & Sagberg, F. (2003). *Hours of service regulations and the risk of fatigue-andsleep-related road accidents: a literature review* (vol. 659/2003). Oslo: Transportøkonomisk Institutt.
- Antonsen, S. (2009). *Safety culture: theory, method and improvement*. Farnham: Ashgate.
- LOV 2005-06-17 nr 62: Lov om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. (arbeidsmiljøloven). (2005).
- Assum, T., & Sørensen, M. W. J. (2010). *130 dødsulykker med vogntog. Gjennomgang av dødsulykker i 2005-2008 gransket av Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Aven, T. (2007). *Risikostyring: grunnleggende prinsipper og ideer*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Aven, T., Njå, O., Sandve, K., Olsen, K. H., & Boyesen, M. (2004). *Samfunnssikkerhet*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Baldwin, R., Cave, M., & Lodge, M. (2010). *The Oxford handbook of regulation*. Oxford: Oxford University Press.
- Beck, U. (1992). *Risk Society: Towards a New Modernity*: SAGE publications Ltd.
- Bjørnskau, T., & Longva, F. (2009). *Sikkerhetskultur i transport: en sammenligning mellom forskjellige transportgrener* (TØI rapport nr 978-82-480-0965-8). Oslo: Transportøkonomisk Institutt.
- Blaikie, N. (2009). *Designing social research: the logic of anticipation*. Cambridge: Polity Press.
- Dekker, S. (2006). *The Field guide to understanding human error*. Aldershot: Ashgate.
- Elvik, R., Erke, A., & Vaa, T. (1997). *Trafikksikkerhetshåndboken*. Hentet 17.01.2011, fra Transportøkonomisk institutt: <http://tsh.toi.no/index.html?32,toc/6>.
- Erke, A., & Elvik, R. (2006). *Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak* (TØI rapport nr 82-480-0673-5). Oslo: Transportøkonomisk Institutt.
- Fosser, S. (1988). *Kjøre- og hviletidsbestemmelsernes betydning for trafikksikkerheten* (vol. 0008/1988). Oslo: Transportøkonomisk Institutt.
- Gripsrud, G., Olsson, U. H., & Silkoset, R. (2004). *Metode og dataanalyse: med fokus på beslutninger i bedrifter*. Kristiansand: Høyskoleforlaget.
- Groves, R. M., & Kahn, R. L. (1979). *Surveys by telephone: a national comparison with personal interviews*. New York: Academic Press.

- Halvorsen, K. (2003). *Å forske på samfunnet: en innføring i samfunnsvitenskapelig metode*. Oslo: Cappelen akademisk forlag.
- Hammersley, M., & Atkinson, P. (1987). *Feltmetodikk: grunnlaget for feltarbeid og feltforskning*. Oslo: Gyldendal Akademiske Forlag.
- Hollnagel, E. (2004). *Barriers and accident prevention*. Aldershot: Ashgate.
- Hood, C., Baldwin, R., & Rothstein, H. (2001). *The government of risk: understanding risk regulation regimes*. New York: Oxford University Press.
- Hopkins, A. (2011). Risk-management and rule-compliance: Decision-making in hazardous industries. *Safety Science*, 49(2), 110-120.
- Husdal, J., & Bråthen, S. (2010). *Virkninger av framføringsusikkerhet i distriktstransporter* (Rapport nr 978-82-7830-142-5). Molde: Møreforskning Molde AS.
- Jacobsen, D. I. (2005). *Hvordan gjennomføre undersøkelser?: Innføring i samfunnsvitenskapelig metode*. Kristiansand: Høyskoleforlaget.
- Jean-Hansen, V., Hansen, J. U., & Aas, H. (2009). *Storbytrafikken i dag og fem til ti år framover*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Johnsen, L. G. W. (2005). *Balansert risikostyring: praktisk metodebok for virksomheter*. Oslo: Gyldendal Akademiske Forlag.
- Johnsen, S. O., Lindstad, H., & Nicolaisen, T. (2002). *Risiko og sikkerhet i transport (RISIT): kunnskapsoversikt: deregulering og transportsikkerhet innen veg, bane, luft og sjø*. Trondheim: SINTEF, Teknologiledelse, Sikkerhet og pålitelighet.
- Løchen, Y. (1997). *Etiske refleksjoner om oppgaver og ansvar i samfunnsvitenskap og humaniora* (vol. nr 10). Oslo: De nasjonale forskningsetiske komitéer.
- Maxwell, J. A. (2009). Designing a qualitative study. I L. Bickman & D. J. Rog (red.), *The Sage Handbook of applied social research methods* (2. utg., s. 214-253): Thousand Oakes.
- Moe, D., & Øvstedal, L. (1997). *Rammebetingelser og ulykker med tunge kjøretøy* (SINTEF rapport nr 82-595-9772-1). Trondheim.
- Nevøy, C. (2007). *Er kjøre- og hviletidsbestemmelsene et effektivt risikoreducerende tiltak*. Masteroppgave, Universitetet i Stavanger, Stavanger.
- NLF. (2007). Nye bestemmelser om kjøre- og hviletid - høring. Hentet 12.03. 2011, fra <http://www.xpublish.no/sentralt/xp/pub/mx/filer/vegdirektoratet.pdf>.
- Nordbakke, S. T. D. (2004). *Trøtte typer på tur: trøtthet og innsøvning bak rattet - erfaring, kunnskap og atferd blant yrkesførere og privatbilister* (TØI rapport nr 82-480-0413-9). Oslo: Transportøkonomisk Institutt.

- Olsen, S. F. (2004). *Trafikksikkerhetsindikator for trafikantadferd og kjøretøykvalitet: Statens vegvesens "Tilstandsindikator for trafikant og kjøretøy"* (TØI rapport nr 82-480-0462-7). Oslo: Transportøkonomisk Institutt.
- Perrow, C. (1984). *Normal accidents: living with high-risk technologies*. New York: Basic Books.
- Ragnøy, A., & Sagberg, F. (1999). *Vogntog, kjøreatferd og kjøretøytilstand: betydningen av sjåførens arbeidssituasjon og rammebetingelser i næringen* (TØI rapport nr 82-480-0134-2). Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Reason, J. (1997). *Managing the risks of organizational accidents*. Aldershot: Ashgate.
- Renn, O. (2008). *Risk governance: coping with uncertainty in a complex world*. London: Earthscan.
- Sagberg, F., Jackson, P., Krüger, H. P., Muzet, A., & Williams, A. (2004). *Fatigue, sleepiness and reduced alertness as risk factors in driving* (TØI rapport nr 82-480-0450-3). Oslo: Transportøkonomisk Institutt.
- Samferdselsdepartementet. (1987). Forskrift om gjennomføring av Europeisk avtale om kjøre- og hviletid m.v. for mannskaper på kjøretøyer i internasjonal vegtransport (AETR). Hentet 22.02.2011: <http://www.lovdatabank.no/for/sf/sd/td-19870428-0337-0.html>.
- Samferdselsdepartementet. (1993). Forskrift om kjøre- og hviletid m.v. ved innenlandsk transport og transport innen EØS-området. Hentet 22.02.2011: <http://www.lovdatabank.no/for/sf/sd/sd-19930928-0910.html>.
- Samferdselsdepartementet. (2005). FOR 2005-06-10 nr 543: Forskrift om arbeidstid for sjåfører og andre innenfor vegtransport. Hentet 22.02.2011: <http://www.lovdatabank.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf/sf-20050610-0543.html>.
- Samferdselsdepartementet. (2006). *Forordning (EF) nr. 561/2006*. Lesedato 28.01.2011. Hentet fra <http://www.lovdatabank.no/for/sf/sd/td-20070702-0877-001.html>.
- Samferdselsdepartementet. (2007). Forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS. Hentet 14.01.2011, fra Samferdselsdepartementet: <http://www.lovdatabank.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf/sf-20070702-0877.html>.
- Samferdselsdepartementet. (2009). *Nasjonal transportplan 2010-2019: stortingsmelding nr 16 (2008-2009)*: Departementenes servicesenter.
- SSB. (2010). Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker med vogntog innblandet. Hentet 17.02.2011, fra Statistisk Sentralbyrå: [http://statbank.ssb.no/statistikkbanken/Default\\_FR.asp?PXSid=0&nvl=true&PLanguage=0&tilside=selectvarval/define.asp&Tabellid=03610](http://statbank.ssb.no/statistikkbanken/Default_FR.asp?PXSid=0&nvl=true&PLanguage=0&tilside=selectvarval/define.asp&Tabellid=03610).

- SSB. (2011). Færre hardt skadd i fjor. Hentet 14.03.2011, fra Statistisk Sentralbyrå:  
<http://www.ssb.no/vis/emner/10/12/20/vtu/main.html>.
- Stene, M. (1999). *Vitenskapelig forfatterskap: hvordan lykkes med skriftlige studentoppgaver*. Oslo: Kolle forlag.
- Vegdirektoratet. (2001). *Kjøre- og hviletid: regelverk, fortolkninger, praksis mv*. Lesedato 22.02.2011. Hentet fra <http://www.vegvesen.no/attachment/61484/binary/14191>.
- Veggeland, N. (2010). *Den nye reguleringsstaten: idébrytninger og styringskonflikter*. Oslo: Gyldendal akademiske forlag.
- Weick, K. E., & Sutcliffe, K. M. (2001). *Managing the unexpected: assuring high performance in an age of complexity*. San Francisco, Calif.: Jossey-Bass.
- Yin, R. K. (2011). *Qualitative research from start to finish*. New York: Guilford Press.

## Intervjuguide – sjåfører

---

### Kjerneinformasjon

---

- 1) Kan du fortelle litt om deg selv?
  - a. Bakgrunn
  - b. Utdanning
  - c. Arbeidserfaring
- 2) Kan du si litt om hva din nåværende jobb går ut på?
- 3) Kan du beskrive en vanlig arbeidsuke?

---

### Innledende informasjon fra intervjuer

---

- Dette intervjuet er en del av undersøkelsene i forbindelse med min masteroppgave
- Oppgaven handler om trafiksikkerhet og kjøre- og hviletid.
- Jeg vil intervjuer en rekke personer (informanter) og leter etter en dypere forståelse og svar på en problemstilling. Du er en av disse personene (informantene).
- Jeg har laget denne intervjuguiden, som fungerer som en huskeliste for meg.
- Jeg håper det er greit for deg at dette tas opp på bånd. Det er kun jeg som skal høre på det og jeg plikter å slette samtalen etter at den er analysert.
- Jeg plikter også å holde dine svar helt anonyme. Dette vil også framkomme i den endelige rapporten. Så du kan føle deg trygg på at du er helt anonym på alle måter.
- Hvis du noen gang skulle komme til å lese rapporten kan du komme til å gjenkjenne poeng som du selv har bidratt med, men ingen andre vil vite at det var du som sa dette. Verken din arbeidsgiver eller myndigheter vil på noen måte få vite hva du har sagt.
- Skulle du få lyst til å snakke mer om noe, utover det spørsmålet tar opp, er dette kun positivt.
- Kommer du på noe, så for all del, snakk i vei.

---

### F1 – Konsekvenser av kjøre- og hviletidsbestemmelsene

---

- 4) Blir du noen gang stresset av kjøre- og hviletidsbestemmelsene?
  - a. I hvilke situasjoner blir du evt. stresset?
  - b. Vet du om andre som opplever stress på grunn av bestemmelsene?
  - c. Kan du gi meg ett eller flere eksempler på situasjoner hvor press for å overholde kjøre- og hviletidsbestemmelsene har ført til stress?
  - d. Vet du om situasjoner der slik type stress har ført til farlige situasjoner og/eller ulykker?

## VEDLEGG 1

- 5) Har du noen gang kjørt for fort for å kunne rekke hjem innen kjøretiden går ut?
  - a. Hva er viktigst å overholde: Kjøre- og hviletid eller fartsgrense?
- 6) Hvorfor tror du at kjøre- og hviletidsbestemmelsene brytes?
- 7) Blir du noen gang presset av arbeidsgiver til å bryte bestemmelsene?
- 8) Synes du at kollegaer direkte eller indirekte presser deg til å bryte kjøre- og hviletidsbestemmelsene?
- 9) Føler du deg noen gang trøtt når du er på jobb?
  - a. Hva er dine refleksjoner om trøtthet og sjåføyrket?
  - b. Verst på natt eller på dagtid?
  - c. Hvorfor?
- 10) Av alle ulykker som involverer tunge kjøretøyer, hvor stor andel tror du skyldes sovning bak rattet?
- 11) Synes du at kjøre- og hviletidsbestemmelsene hjelper deg til å få nok søvn?
  - a. Hvorfor / Hvorfor ikke?
- 12) Hva er det som gjør at du eventuelt blir trøtt på jobb?
  - a. Hvordan tror du at man best kan forhindre trøtte sjåfører på veiene?
- 13) Hva vil du si stresser deg mest på jobb?
  - a. Kjøre og hviletid?
  - b. Dårlig vær/vei?
  - c. Tidsskjema?
  - d. Andre ting?
- 14) Føler du at reglene som regulerer kjøre- og hviletid påvirker sikkerheten?
  - a. Hvorfor? / Hvorfor ikke?
  - b. I hvilken retning?

---

### F2 - Forståelsen for kjøre- og hviletidsbestemmelsene

---

- 15) Hva betyr risiko og sikkerhet for deg og din arbeidssituasjon?
- 16) Kan du fortelle litt om en fritt valgt vogntogulykke som du enten har hørt om eller vært involvert i selv?
  - a. Hva skjedde?
  - b. Hvem kom på stedet?
  - c. Hva skjedde i ettertid? Oppfølging?



## VEDLEGG 1

- d. Hvilke organisasjoner var involvert i ulykken, direkte og indirekte?
- 17) Hva tror du myndighetenes mål og hensikt med kjøre- og hviletidsbestemmelsene er?
- Gjøre livet surt?
  - "Ta" sjåførene?
  - Beskytte trafikanter og sjåfører?
- 18) Hva synes du om kjøre- og hviletidsbestemmelsene?
- Er bestemmelsene på noen måte hemmende for deg og ditt arbeid?
- 19) Hva mener du er de viktigste bakenforliggende årsakene til at vogntogulykker forekommer?

---

### F3 - Arbeidsmiljø og sikkerhetskultur

---

- 20) Hva skjer i ditt firma hvis en sjåfør blir tatt for brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene?
- 21) Hvordan vil du beskrive sikkerhetskulturen i ditt firma?
- Hvordan tror du det er i andre firma?
- 22) Hvordan vil du beskrive arbeidsmiljøet i ditt firma?
- Hvordan tror du det er i andre firma?
- 23) Finnes regler eller rutiner som du må bryte for å få gjort jobben din?
- I såfall hvilke?
- 24) Vil du si at ulykker eller hendelser er vanlige i ditt firma?
- Omtrent hvor ofte opplever dere kollisjoner eller biler i grøfta?
- 25) Hvordan stiller du deg til hyppigere kontroller av kjøre- og hviletid?

---

### F4 – Kompleksitet og fleksibilitet

---

- 26) Kan du fortelle litt om hvor fleksible eller strenge reglene er?
- På hvilken måte er de fleksible/strengt?
- 27) Vil du si at du kan alt om bestemmelsene?
- Fortell litt om hva i bestemmelsene som er vanskelig å skjønne seg på?

## VEDLEGG 1

- 28) Hadde arbeidsdagen din vært enklere uten at du måtte forholde deg til kjøre- og hviletid?
- Hvordan hadde arbeidsdagen din blitt da?
- 29) Hvor ofte har du arbeidsdager som ikke går helt etter planen?
- Kan du beskrive noen typiske hendelser som gjør at arbeidsdagen ikke går etter planen?
  - Gjør slike hendelser at du bruker mer tid enn normalt?
  - Når slike hendelser oppstår, klarer du da alltid å overholde kjøre- og hviletidsbestemmelsene?
- 30) Kan man gjøre noe med veiene, trafikken eller lover og regler for å forenkle din arbeidsdag?
- 31) Vil du si at trafikken har blitt mer komplisert/kompleks gjennom tidene?
- På hvilken måte?

---

### F5 - Risikostyring gjennom detaljert regulering

---

- 32) Veitrafikken framstilles som mer og mer regelstyrt. Kan du fortelle litt om hva du tenker om dette?
- 33) Hvordan kan man på best mulig måte unngå ulykker på norske veier?
- Er detaljert myndighetsregulering riktig vei å gå for å unngå ulykker?
- 34) Hvordan hadde det fungert hvis transportfirmaer og sjåførere fikk større grad av ansvar selv, når det gjelder å unngå at trøtthet på jobben? (Mindre detaljstyring fra myndighetene)
- Hva hadde transportfirmaene gjort for å unngå trøtte sjåførere tror du?
  - Hva hadde du syntes om en slik tilnærming?

---

### F6 - Handlingsrom

---

- 35) **Må** du noen gang bryte kjøre- og hviletidsbestemmelsene for å få gjennomført arbeidsoppgavene?
- 36) Vil du si at pålegg/krav som har kommet i løpet av årene, har redusert tiden sjåførene har til å gjennomføre selve transportjobben?
- Hvilke pålegg/krav?
  - Hvis ja, hvorfor?

## VEDLEGG 1

37) Vil du si at dere i ditt firma:

- a. Lærer av ulykker som har skjedd?
- b. Har en gjennomgående interesse for sikkerhet hos ledelse og ansatte?
- c. Følger råd fra myndigheter og eksperter?

---

### F7 - Endringsprosesser

---

38) Kjøre- og hviletidsbestemmelsene har jo blitt endret noen ganger, føler du at dere sjåfører på noen måte blir spurt om råd i slike endringsprosesser?

- a. Hvordan var det f.eks i forbindelse med innføring av digital fartsskriver?
- b. Skulle du ønske at sjåførene ble inkludert i slike prosesser i større grad?
- c. Hvordan skulle dette i så fall bli gjennomført?

39) Ser du mulighet for at vognogsjåfører på noe vis kan involveres når regler som gjelder trafiksikkerhet skal endres?

- a. I såfall hvordan?
- b. Hvorfor ikke?

40) Hvordan kommuniseres endringer i kjøre- og hviletidsbestemmelsene ut til dere sjåfører?

---

### Avsluttende helhetlige spørsmål

---

41) Hvis du kunne gi en kommentar til myndighetene om kjøre- og hviletidsbestemmelsene, hva ville den vært?

42) Hvis du satt med ansvar for å lage bestemmelser for kjøre- og hviletid, hvordan ville du gjort det? Hva ville du fokusert på?

43) Forskning viser at kjøre- og hviletidsbestemmelsene ikke fungerer så bra som de kunne gjort. Hvorfor tror du at kjøre- og hviletidsbestemmelsene ikke bidrar i større grad til lavere ulykkestall?

44) Er det ting du synes jeg burde spurt om eller er det ting du synes er viktig som vi ikke har snakket om?

## Intervjuguide – nøkkelinformanter

---

### Kjerneinformasjon

---

- 1) Kan du fortelle litt om deg selv?
  - a. Bakgrunn
  - b. Utdanning
  - c. Arbeidserfaring
  
- 2) Kan du fortelle litt om hva din jobb går ut på?
  
- 3) Kan du beskrive ditt forhold til kjøre- og hviletidsbestemmelsene?

---

### Innledende informasjon fra intervjuer

---

- I første omgang tusen takk for at du stiller opp.
- Dette intervjuet er en del av undersøkelsene i forbindelse med min masteroppgave
- Oppgaven handler om trafiksikkerhet og kjøre- og hviletid.
- Jeg vil intervjuer en rekke personer (informanter) og leter etter en dypere forståelse og svar på en problemstilling. Du er en av disse personene (informantene).
- Jeg har laget denne intervjuguiden, som fungerer som en huskeliste for meg.
- Jeg håper det er greit for deg at dette tas opp på bånd. Det er kun jeg som skal høre på det og jeg plikter å slette samtalen etter at den er analysert.
- Jeg plikter også å holde dine svar helt anonyme. Dette vil også framkomme i den endelige rapporten. Så du kan føle deg trygg på at du er helt anonym på alle måter.
- Hvis du noen gang skulle komme til å lese rapporten kan du komme til å gjenkjenne poeng som du selv har bidratt med, men ingen andre vil vite at det var du som sa dette. Verken din arbeidsgiver eller myndigheter vil på noen måte få vite hva du har sagt.
- Skulle du få lyst til å snakke mer om noe, utover det spørsmålet tar opp, er dette kun positivt.
- Kommer du på noe, så for all del, snakk i vei.

---

### F1 – Konsekvenser av kjøre- og hviletidsbestemmelsene

---

- 4) Tror du at sjåførene opplever stress på grunn av dagens formulering av kjøre- og hviletidsbestemmelsene?
  - a. I hvilke situasjoner blir de evt. stresset tror du?
  - b. Vet du om noen som opplever stress på grunn av bestemmelsene?
  - c. Vet du om situasjoner der slik type stress har ført til farlige situasjoner og/eller ulykker?

## VEDLEGG 2

- 5) Tror du at sjåførere i noen situasjoner kjører for fort å kunne rekke hjem og samtidig overholde bestemmelsene?
- 6) Hvorfor tror du at kjøre- og hviletidsbestemmelsene brytes?
- 7) Tror du at sjåførene noen gang føler seg presset av arbeidsgiver til å bryte bestemmelsene?
- 8) Tror du at sjåførere direkte eller indirekte presser andre sjåførere til å bryte kjøre- og hviletidsbestemmelsene?
- 9) Fortell om dine tanker og refleksjoner omkring trøtthet / fatigue hos sjåførere?
  - a. Hva kan være viktige årsaker til at sjåførere blir trøtte?
- 10) Av alle ulykker som involverer tunge kjøretøyer, hvor stor andel tror du skyldes sovning bak rattet?
- 11) Tror du at kjøre- og hviletidsbestemmelsene er et godt tiltak for at sjåførene skal få nok søvn?
  - a. Hvorfor / Hvorfor ikke?
- 12) Hva vil du si er viktige tiltak bortsett fra kjøre- og hviletidsbestemmelser for å forhindre trøtte vogntogs sjåførere?
- 13) Hva tror du stresser sjåførene mest når de er på jobb?
  - a. Kjøre og hviletid?
  - b. Dårlig vær/vei?
  - c. Tidsskjema?
  - d. Andre ting?
- 14) Føler du at reglene som regulerer kjøre- og hviletid påvirker sikkerheten?
  - a. Hvorfor? / Hvorfor ikke?
  - b. I hvilken retning?

---

### F2 - Forståelsen for kjøre- og hviletidsbestemmelsene

---

- 15) Har du refleksjoner rundt risiko og sikkerhet generelt i vegtransport med tunge kjøretøyer?
- 16) Kan du fortelle litt om en fritt valgt vogntogulykke som du kjenner til?
  - a. Hva skjedde?
  - b. Hvem kom på stedet?
  - c. Hva skjedde i ettertid? Oppfølging?

## VEDLEGG 2

- d. Hvilke organisasjoner var involvert i ulykken, direkte og indirekte?
- 17) Hva tror du myndighetenes mål og hensikt med kjøre- og hviletidsbestemmelsene er?
- Gjøre livet surt?
  - "Ta" sjåførene?
  - Beskytte trafikanter og sjåfører?
- 18) Hva synes du om kjøre- og hviletidsbestemmelsene?
- Tror du bestemmelsene på noen måte kan være hemmende for sjåfører?
- 19) Hva mener du er de viktigste bakenforliggende årsakene til at vogntogulykker forekommer?

---

### F3 - Arbeidsmiljø og sikkerhetskultur

---

- 20) Hva skjer i ditt firma hvis en sjåfør blir tatt for brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene?
- 21) Hvordan vil du beskrive sikkerhetskulturen blant sjåførene i ditt firma?
- Hvordan tror du det er i andre firma?
- 22) Hvordan vil du beskrive arbeidsmiljøet blant sjåførene i ditt firma?
- Hvordan tror du det er i andre firma?
- 23) Tror du at det er andre regler eller rutiner som sjåførene må bryte for å få jobben gjort?
- 24) Vil du si at ulykker eller hendelser er vanlige i ditt firma?
- Omtrent hvor ofte opplever dere kollisjoner eller biler i grøfta?
- 25) Hvordan stiller du deg til hyppigere kontroller av sjåfører og firmaer sin oppfølging av kjøre- og hviletidsbestemmelsene?

---

### F4 – Kompleksitet og fleksibilitet

---

- 26) Kan du fortelle litt om hvor fleksible eller strenge reglene er?
- På hvilken måte er de fleksible/strengt?
- 27) Vil du si at du kan alt om bestemmelsene?
- Fortell litt om hva i bestemmelsene du ikke har helt oversikt over?

## VEDLEGG 2

- 28) Hva tror du hadde skjedd hvis sjåførene ikke hadde hatt Kjøre- og hviletidsbestemmelsene å forholde seg til?
- 29) Hvor ofte tror du sjåførene har arbeidsdager som ikke går helt etter planen?
- Kan du beskrive noen typiske hendelser som du tror gjør at arbeidsdagen til en sjåfør ikke går etter planen?
  - Tror du at slike hendelser gjør at sjåførene bruker mer tid enn normalt?
- 30) Kan man gjøre noe med veiene, trafikken eller lover og regler for å forenkle sjåførenes arbeidsdag?
- 31) Vil du si at trafikken har blitt mer komplisert/kompleks gjennom tidene?
- På hvilken måte?

---

### F5 - Risikostyring gjennom detaljert regulering

---

- 32) Veitrafikken framstilles som mer og mer komplisert, automatisert og regelstyrt. Kan du fortelle litt om hva du tenker om dette?
- 33) Hvordan kan man på best mulig måte unngå ulykker på norske veier?
- Er detaljert myndighetsregulering riktig vei å gå for å unngå ulykker?
- 34) Hvordan hadde det fungert hvis transportfirmaer og sjåfører fikk større grad av ansvar selv, når det gjelder å unngå at trøtthet på jobben? (Mindre detaljstyring fra myndighetene)
- Hva hadde transportfirmaene gjort for å unngå trøtte sjåfører tror du?
  - Hva hadde du syntes om en slik tilnærming?

---

### F6 - Handlingsrom

---

- 35) Tror du at sjåfører noen ganger *må* bryte kjøre- og hviletidsbestemmelsene for å få gjennomført gitte arbeidsoppgaver?
- 36) Vil du si at pålegg/krav som har kommet i løpet av årene du har arbeidet som sjåfør, har redusert tiden du har til å gjennomføre selve transportjobben?
- Hvis ja, hvorfor?
- 37) Vil du si at dere i ditt firma:
- Lærer av ulykker som har skjedd?
  - Har en gjennomgående interesse for sikkerhet hos ledelse og ansatte?
  - Følger råd fra myndigheter og eksperter?

---

**F7 - Endringsprosesser**

---

- 38) Har du inntrykk av at sjåfører, ledelse i transportfirmaer eller interesseorganisasjoner blir inkludert i endringsprosesser som gjelder kjøre- og hviletid?
- Hvordan var det f.eks i forbindelse med innføring av digital fartsskriver?
- 39) Ser du mulighet for at vognogsjåfører på noe vis kan involveres når regler som gjelder trafiksikkerhet skal endres?
- I såfall hvordan?
  - Hvorfor ikke?
- 40) Hvordan kommuniseres endringer i kjøre- og hviletidsbestemmelsene ut til sjåførene?

---

**Avsluttende helhetlige spørsmål**

---

- 41) Hvis du kunne gi en kommentar til myndighetene om kjøre- og hviletidsbestemmelsene, hva ville den vært?
- 42) Hvis du satt med ansvar for å lage bestemmelser for kjøre- og hviletid, hvordan ville du gjort det? Hva ville du fokusert på?
- 43) Forskning viser at kjøre- og hviletidsbestemmelsene ikke fungerer så bra som de kunne gjort. Hvorfor tror du at kjøre- og hviletidsbestemmelsene ikke bidrar i større grad til lavere ulykkestall?
- 44) Er det ting du synes jeg burde spurt om eller er det ting du synes er viktig som vi ikke har snakket om?