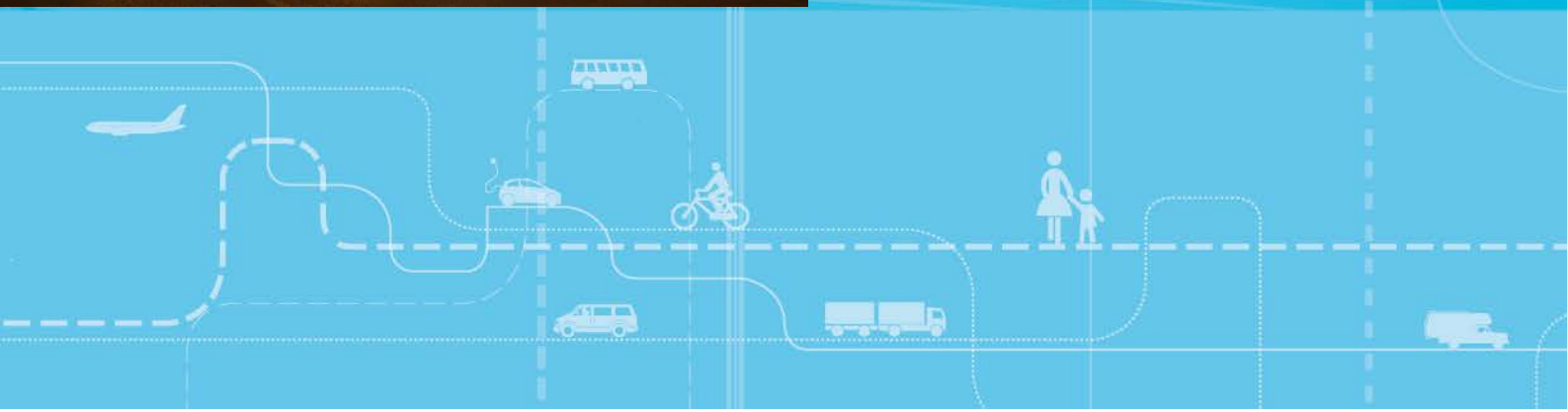
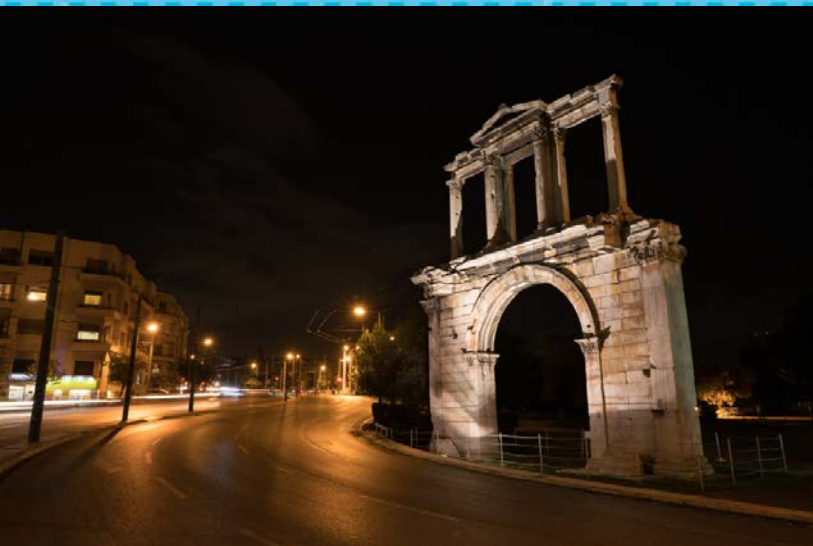


TØI rapport 1685/2019

Tor-Olav Nævestad  
Ross Phillips  
Torkel Bjørnskau  
Karen Ranestad  
Alexandra Laiou  
George Yannis

**tøi** Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

# Trafikksikkerhetskultur i Norge og Hellas





# Trafikksikkerhetskultur i Norge og Hellas

**Tor-Olav Nævestad**  
**Ross Phillips**  
**Torkel Bjørnskau**  
**Karen Ranestad**  
**Alexandra Laiou**  
**George Yannis**

Forsidebilde: Shutterstock

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

**Tittel:** Trafikksikkerhetskultur i Norge og Hellas

**Title:** Traffic safety culture in Norway and Greece

**Forfattere:** Tor-Olav Nævestad, Ross Phillips, Torkel Bjørnskau, Karen Ranestad, Alexandra Laiou & George Yannis

**Authors:** Tor-Olav Nævestad, Ross Phillips, Torkel Bjørnskau, Karen Ranestad, Alexandra Laiou & George Yannis

**Dato:** 02.2019

**Date:** 02.2019

**TØI-rapport:** 1685/2019

**TØI Report:** 1685/2019

**Sider:** 87

**Pages:** 87

**ISSN elektronisk:** 2535-5104

**ISSN:** 2535-5104

**ISBN elektronisk:** 978-82-480-2217-6

**ISBN Electronic:** 978-82-480-2217-6

**Finansieringskilde:** Forskningsrådet

**Financed by:** The Norwegian Research Council

**Prosjekt:** 4284 – Safe Culture

**Project:** 4284 – Safe Culture

**Prosjektleder:** Tor-Olav Nævestad

**Project Manager:** Tor-Olav Nævestad

**Kvalitetsansvarlig:** Rune Elvik

**Quality Manager:** Rune Elvik

**Fagfelt:** 24 System og kultur

**Research Area:** 24 System and culture

**Emneord:** Sikkerhetskultur, Norge, Hellas

**Keywords:** Safety culture, Norway, Greece

#### Sammendrag:

Den foreliggende studien sammenlikner nasjonal trafikksikkerhetskultur i Norge og Hellas for å undersøke i hvilken grad dette kan forklare det ulike trafikksikkerhetsnivået i de to landene. Vår undersøkelse indikerer at de viktigste forskjellene mellom norsk og gresk trafikksikkerhetskultur er knyttet til høyere forekomst av aggressiv kjøring og mindre regeloverholdelser i Hellas. Studien tyder på at nasjonal trafikksikkerhetskultur påvirker trafikksikkerhetsadferd gjennom sjåførers oppfatning av hva som er «normalt» og forventet fra sjåfører i sitt eget land. På bakgrunn av intervjuene foreslår vi at de ulike nasjonale trafikksikkerhetskulturene kan skyldes forskjeller ved: 1) Interaksjon, 2) politihåndhevelse, 3) infrastruktur, 4) førernes følelsesmessige tilstand, og mer spesifikt finanskrisen i Hellas, 5) føreropplæring, og 6) sammensetningen av trafikantgrupper. Vi fant også en sammenheng mellom aggressiv kjøring og ulykkesinvolvering. Den foreliggende studien indikerer at nasjonal trafikksikkerhetskultur er viktig, fordi den påvirker trafikksikkerhetsadferd, som igjen er relatert til ulykkesinvolvering.

#### Summary:

The present study compares national traffic safety culture in Norway and Greece in order to investigate to what extent this can explain the different traffic safety level in the two countries. Our study indicates that the most important differences between Norwegian and Greek traffic safety culture are related to higher prevalence of aggressive driving and less compliance with traffic rules in Greece. The study suggests that national traffic safety culture affects traffic safety behavior through drivers' perception of what is "normal" and expected from drivers in their own country. Based on the qualitative interviews, we suggest that the different national traffic safety cultures may be due to differences in: 1) Interaction, 2) police enforcement, 3) infrastructure, 4) driver's emotional state, and more specifically the financial crisis in Greece, 5) driver training, and 6) the composition of road user groups. We also found a relationship between aggressive driving and accident involvement. The study indicates that national traffic safety culture is important because it influences traffic safety behavior, which in turn is related to accident involvement.

**Language of report:** Norwegian

Transportøkonomisk Institutt  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

Institute of Transport Economics  
Gaustadalleen 21, N-0349 Oslo, Norway  
Telephone +47 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

# Forord

Studien som er beskrevet i denne rapporten er en del av et forskningsprosjekt med tittelen «Safety culture in private and professional transport: Examining its influence on behaviours and implications for interventions», finansiert av det norske Forskningsrådet. Den foreliggende studien er gjennomført av Transportøkonomisk institutt (TØI) og det nasjonale tekniske universitetet i Athen (NTUA) i Hellas. Øvrige samarbeidspartnere i prosjektet er Sintef og NTNU Samfunnsforskning. Hovedfunnene fra den foreliggende rapporten er også presentert i en forkortet engelskspråklig tidsskriftsartikkel (Nævestad et al 2019). Prosjektresultater som bare fokuserer på profesjonelle sjåfører har blitt presentert i følgende konferansebidrag: Nævestad et al. (2018a), som kun fokuserer på lastebilsjåfører, og Nævestad et al. (2017), som kun fokuserer på bussjåfører (jf. Nævestad et al. «under review»). Den foreliggende studien bygger på disse tidligere studiene, men den tar også innsikten fra disse videre, siden den inkluderer private sjåfører fra Norge og Hellas. En tidligere versjon av den foreliggende studien er også presentert i en kortere engelsk artikkel (Nævestad et al. 2018b). Den foreliggende rapporten er ulik disse tidligere studiene på den måten at den i tillegg presenterer og diskuterer resultatene fra 61 kvalitative forskningsintervjuer blant private og profesjonelle sjåfører, og fordi den også diskuterer betydningen av verdier, paternalisme og nullvisjon.

Studien bygger for det første på spørreundersøkelser gjennomført i Norge og Hellas, rettet mot private og profesjonelle sjåfører, og for det andre på kvalitative intervjuer som involverer profesjonelle sjåfører og privatbilister i Norge og Hellas. Vi er svært takknemlige til alle som har svart på undersøkelsen, eller som har deltatt i intervjuene, både i Norge og i Hellas.

Forsker Tor-Olav Nævestad har vært prosjektleder og har skrevet rapporten. Han har gjennomført studien med hjelp fra medforfatterne. Jenny Blom, vitenskapelig assistent ved TØI, har gjennomført intervjuene med de private norske bilistene. Vi er også takknemlige for at Tone Rise og Nikolaos Karantzas har hjulpet oss med å kvalitetssikre oversettelsene av spørreskjemaene fra norsk til gresk. Intervjuene i Hellas er gjennomført av Global Link under veiledning av NTUA. Rune Elvik har vært ansvarlig for kvalitetssikringen av den endelige rapporten og sekretær Trude Rømning har tilrettelagt rapporten for publisering.

Oslo, februar 2019

Transportøkonomisk institutt

*Gunnar Lindberg*  
Direktør

*Alena Høye*  
Konstituert avdelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

<b>1</b>	<b>Innledning</b> .....	<b>1</b>
1.1	Bakgrunn.....	1
1.2	Målene med studien og hypoteser.....	2
<b>2</b>	<b>Tidligere forskning</b> .....	<b>5</b>
2.1	Faktorer som påvirker kjøreatferd .....	5
2.2	Faktorer som påvirker ulykkesinvolvering.....	7
2.3	Hva er nasjonal trafikksikkerhetskultur? .....	8
<b>3</b>	<b>Metode</b> .....	<b>10</b>
3.1	Spørreundersøkelsen.....	10
3.2	Kvalitative intervjuer.....	13
<b>4</b>	<b>Resultater</b> .....	<b>15</b>
4.1	Beskrivelse av utvalget.....	15
4.2	Nasjonal trafikksikkerhetskultur.....	18
4.3	Arbeidsforhold med betydning for trafikksikkerhet .....	23
4.4	Aggressiv kjøring.....	25
4.5	Kjøring over fartsgrensene.....	29
4.6	Promillekjøring .....	33
4.7	Kjøring uten bilbelte .....	37
4.8	Ulykkesinvolvering.....	40
<b>5</b>	<b>Diskusjon</b> .....	<b>43</b>
5.1	Betydningen av nasjonalitet .....	43
5.2	Betydningen av dimensjonen profesjonell versus privat .....	46
5.3	Faktorer som påvirker ulykkesinvolvering.....	50
5.4	Betydningen av sosiokulturelle grupper for sikkerhetsatferd i vegtrafikk.....	51
5.5	Mulige analytisk koblinger mellom nasjonal kultur og atferd .....	52
5.6	Hvordan oppstår nasjonal trafikksikkerhetskultur?.....	53
5.7	Sammenhengen mellom nasjonal trafikksikkerhetskultur og trafikkulykker .....	55
5.8	Metodologiske begrensninger.....	57
<b>6</b>	<b>Konklusjon</b> .....	<b>60</b>
<b>7</b>	<b>Referanser</b> .....	<b>61</b>
	<b>Vedlegg</b> .....	<b>65</b>





## Sammendrag

# Trafikksikkerhetskultur i Norge og Hellas

TØI rapport 1685/2019

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

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

## Bakgrunn og målsettinger

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

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

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

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

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

## Datakilder og fremgangsmåte

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

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

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

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

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

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

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

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

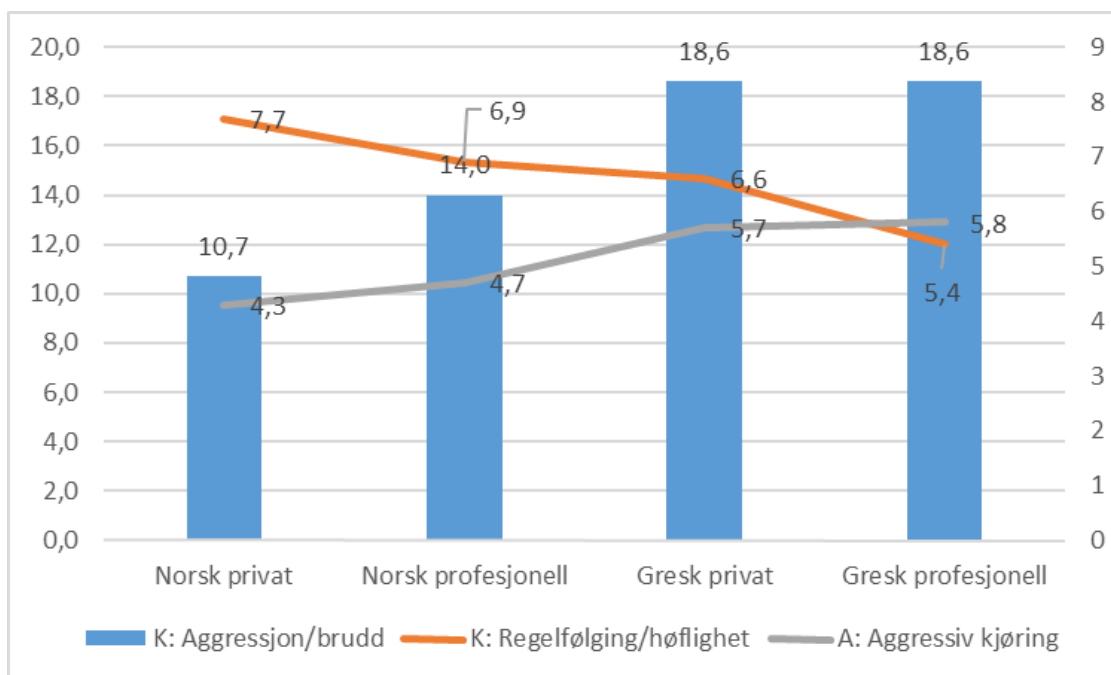
## Resultater

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

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

## Mer aggressiv kjøring blant greske bilister

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Kraften i sosiale bånd**

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

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

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

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



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

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

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

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

## Sammenhengen mellom atferd og ulykker

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

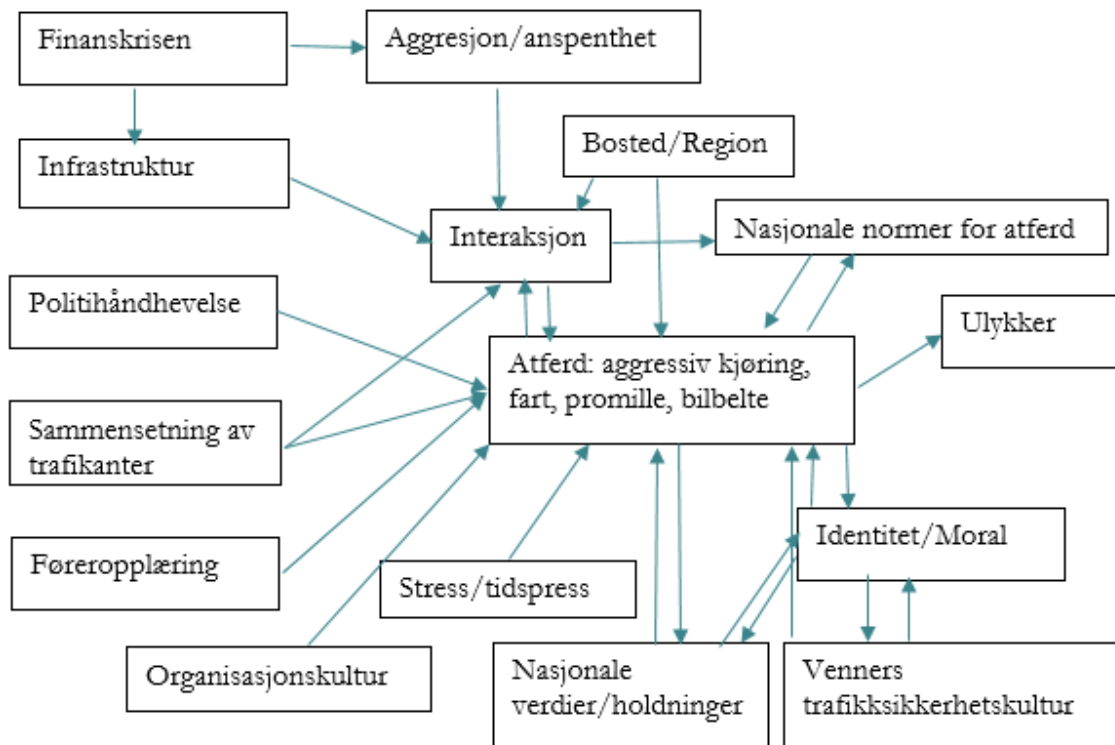
## Sammenhengen mellom nasjonal trafikksikkerhetskultur og trafikkulykker

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

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

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

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



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

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

## Metodologiske begrensninger

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

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

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

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

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

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

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





# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

Mens Norge hadde færrest drepte i trafikken av alle land i Europa i 2017, hadde Hellas en av de høyeste trafikkdødelighetene i EU. Den foreliggende studien sammenlikner trafikksikkerhetskultur i Norge og Hellas for å undersøke i hvilken grad dette kan forklare det ulike trafikksikkerhetsnivået i de to landene. Vi definerer trafikksikkerhetskultur som felles og sikkerhetsrelevante måter å oppføre seg på i trafikken, felles normer for slik atferd, og dermed felles forventninger om andres adferd i trafikken. I tillegg, inkluderer vi også felles holdninger og verdier i definisjonen av nasjonal trafikksikkerhetskultur.

Vegtrafikkulykker er en viktig dødsårsak blant alle aldersgrupper. På verdensbasis dør det om lag 1,35 millioner mennesker årlig i vegtrafikkulykker, mens mellom 20 og 50 millioner mennesker skades (WHO 2018). Antall drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker har gradvis blitt redusert de senere årene som et resultat av tradisjonelle forebyggingsstrategier som fokuserer på adferd, teknologi og infrastruktur (Elvik et al., 2009). Det er fortsatt muligheter for ytterligere reduksjoner, men det har blitt hevdet at dette krever bruk av nye tilnærminger til trafikksikkerhet. Sikkerhetskulturoperspektivet er et eksempel på en slik ny tilnærming. Flere argumenterer for at denne tilnærmingen har et betydelig potensial for å redusere trafikkulykker, fordi kultur utgjør en viktig risikofaktor som i dag ikke omfattes i tradisjonelle tilnærminger til trafikksikkerhet (Ward et al. 2010; Edwards et al. 2014). Sikkerhetskulturbegrepet er imidlertid nytt i vegsektoren, og det er behov for mer forskning for å få mer kunnskap om hvordan denne tilnærmingen kan brukes til å utvikle forebyggende tiltak. Vi trenger blant annet mer forskning om betydningen av trafikksikkerhetskultur for trafikksikkerhetsatferd og ulykker, og mer kunnskap om hvordan vi kan bruke denne informasjonen for å øke trafikksikkerheten

Begrepene sikkerhetskultur og klima har tradisjonelt blitt anvendt på organisasjoner. Mens organisatorisk sikkerhetskultur gjerne defineres som felles og sikkerhetsrelevante måter å tenke eller handle på, som (gjen)skapes gjennom sosial samhandling (Nævestad 2010), beskrives sikkerhetsklima gjerne som «øyeblikksbilder» eller manifestasjoner av sikkerhetskultur (Flin et al. 2010). Forholdet mellom organisatorisk sikkerhetskultur/klima og sikkerhetsutfall (atferd/ulykker) er godt dokumentert i meta-analyser av organisatorisk sikkerhet (Christian et al. 2009, Nahrgang et al. 2011). Denne sammenhengen mellom sikkerhetskultur/klima og sikkerhetsutfall (for eksempel atferd, nestenulykker, ulykker) er også dokumentert i studier av sjåførere i arbeid (Davey et al. 2006; Wills et al. 2005; Huang et al. 2013).

Med tanke på den potensielle betydningen av sikkerhetskulturoperspektivet for trafiksikkerhet, har det også blitt argumentert for at perspektivet bør anvendes for å forstå atferden til privatbilister. Disse inkluderer også andre demografiske grupper (for eksempel unge og gamle sjåfører) med høyere ulykkesrisiko enn de profesjonelle. Det er imidlertid få studier av trafiksikkerhetskultur/klima som fokuserer på privatbilister, selv om flere studier diskuterer mulighetene for dette (Ward et al. 2010, Nævestad & Bjørnskau 2012; Edwards et al. 2014; Luria et al. 2014). Argumentasjonen i disse studiene er at sikkerhetskulturbegrepet ikke nødvendigvis bør være begrenset til organisasjoner. Det kan også knyttes til andre sosiale enheter som nasjoner, regioner, sektorer, samfunn og venner (eller såkalte «peer groups») (jf. Ward et al. 2010, Nævestad & Bjørnskau 2012; Luria et al. 2014; Edwards et al. 2014).

## 1.2 Målene med studien og hypoteser

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

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

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

Vi undersøker seks hypoteser, som er basert på tidligere forskning:

- (1) Den første hypotesen er at det vil være mer aggressiv kjøring blant de greske sjåførene enn blant de norske (Özkan et al. 2006; Warner et al. 2011).
- (2) Den andre hypotesen er at det vil være mer kjøring over fartsgrensen blant de norske sjåførene enn de greske (Özkan et al. 2006; Warner et al. 2011).
- (3) Den tredje hypotesen er at disse to typene sikkerhetsatferd (aggressiv kjøring og kjøring over fartsgrensen) vil være likere mellom private og profesjonelle sjåfører innad i de to nasjonale utvalgene, enn mellom private og profesjonelle sjåfører på tvers av landegrensene, og at dette indikerer ulike nasjonale trafiksikkerhetskulturer (målt som felles og sikkerhetsrelevante måter å oppføre seg på i trafikken) i de to landene.

- (4) Vi måler også nasjonal trafikksikkerhetskultur som deskriptive normer, og den fjerde hypotesen er at vi vil se relativt like skårer når vi sammenlikner gjennomsnittene for nasjonal trafikksikkerhetskultur målt som deskriptive normer mellom grupper innad i land, men signifikant forskjellige når vi sammenlikner på tvers av land. I tråd med dette, forventer vi sammenhenger mellom respondentenes trafikksikkerhetsatferd og nasjonal trafikksikkerhetskultur, særlig for de variablene som vi forventer å variere avhengig av nasjonalitet.
- (5) Den femte hypotesen er at vi, basert på tidligere forskning, antar at noen typer trafikksikkerhetsatferd (bruk av bilbelte og kjøring i alkoholpåvirket tilstand) vil være likere mellom privatbilister og profesjonelle sjåfører på tvers av land enn innad i land (ETSC 2010), og at dette indikerer at det å være profesjonell sjåfør eller privat bilist er viktigere enn nasjonalitet i disse tilfellene. Bakgrunnen for hypotesene utdypes i Kapittel 2: «Tidligere forskning.»

Vi sammenligner Norge og Hellas fordi trafikksikkerhetsnivået i de to landene er svært forskjellig. Norge hadde det laveste antall drepte i trafikken i Europa med 20 dødsfall per million innbyggere i 2017, og den laveste risikoen for dødsfall (ETSC 2018). Til sammenligning var trafikkdødeligheten i Hellas i 2017 69 dødsfall per million innbyggere, som var langt over EU-gjennomsnittet på 50 (ETSC 2018). I henhold til Yannis & Papadimitriou (2012) har Hellas en av de verste trafikksikkerhetsstatistikene for alle EU-27 land. I 2010 var det aldersstandardiserte antall dødsfall for alle former for vegtransport 136 per million innbyggere. I samme år var det kun Romania i EU som hadde dårligere tall å vise til (OECD, 2015). Tilsvarende tall for Norge i 2010 var 52 per million innbyggere. Greske bilister rapporterer også om dårligere sikkerhetsatferd i trafikken, og nyere undersøkelser peker på alvorlige svakheter ved styringen av trafikksikkerhet på alle nivåer i Hellas (Papadimitriou et al., 2015). I kontrast til dette, vedtok det norske Stortinget Nullvisjonen i 2002. Dette er en visjon om ingen drepte eller hardt skadde i vegtrafikken. Statens Vegvesen understreker at «Nullvisjonen er en klargjøring av at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller hardt skadd i trafikkkulykker.», som blant annet innebærer at

«(...)transportsystemet, transportmidlene og regelverket for atferd skal utformes på en måte som fremmer trafikksikker atferd hos trafikantene, og i størst mulig grad medvirker til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader eller død.»<sup>1</sup>

Nullvisjonen innebærer et økt og systematisk fokus på det Elvebakk (2015) kaller for paternalistiske tiltak i trafikksikkerhetspolitikken. Paternalistiske tiltak tvinger folk til å gjøre noe for deres egen skyld, som de kanskje ikke ville ha valgt å gjøre selv (for eksempel gjennom å innføre lavere fartsgrenser, lavere promillegrenser). Elvebakk (2015) påpeker at økt trafikksikkerhet gjerne er et resultat av økt paternalisme og mindre individuell frihet for trafikanter.

<sup>1</sup> Statens Vegvesen om Nullvisjonen:

<https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/nullvisjonen>

- (6) Vi måler også nasjonal trafikksikkerhetskultur som verdier og holdninger, med fokus på personlig frihet og aksept for paternalisme. Siden trafikksikkerhetsarbeidet i Norge har vært tuftet på nullvisjonen siden 2002, forutsetter vi at forskjellene mellom trafikksikkerhetsnivåene i Norge og Hellas skyldes en mer paternalistisk trafikksikkerhetspolitikk i Norge enn i Hellas. I tråd med dette, forventer vi en høyere aksept for paternalistiske tiltak og lavere vektlegging av individets frihet til å ta risiko i trafikken blant de norske respondentene enn blant de greske. Dette er den sjettede hypotesen vår. Siden vi definerer dette som et trekk ved nasjonal trafikksikkerhetskultur, forventer vi også at vi vil se relativt like skårer når vi sammenlikner gjennomsnittene for nasjonal trafikksikkerhetskultur målt som felles verdier og holdninger mellom grupper innad i land, men signifikant forskjellige når vi sammenlikner på tvers av land.

## 2 Tidligere forskning

### 2.1 Faktorer som påvirker kjøreatferd

Det såkalte “*Driver behavior questionnaire*” (DBQ) utviklet av «Manchester Driver Behavior Group» (Reason, Manstead, Stradling, Baxter, og Campbell, 1990) er et av de mest brukte instrumentene for måling av avvikende føreratferd i trafikken (Lajunen og Summala 2003). DBQ skiller mellom tre hovedtyper usikker oppførsel i trafikken, basert på Reason et al. (1990): uoppmerksomhet/forglemmelser (lapses), feil (errors) og brudd (violations). Uoppmerksomhet/forglemmelser involverer vanligvis problemer med konsentrasjon og minne. Feilene involverer typisk manglende informasjonsinnhenting og feilvurderinger. Brudd innebærer intenderte avvik fra sikker atferd (jf. Lajunen og Summala 2003).

**Alder, kjønn, erfaring.** Det er godt dokumentert at visse nøkkelvariabler relatert til sjåførers demografiske kjennetegn forklarer en viss variasjon i deres sikkerhetsatferd (Elvik et al., 2009). Tidligere undersøkelser finner at eldre sjåfører og kvinner er mer tilbøyelige til uoppmerksomhet/forglemmelser, mens feil ikke ser ut til å være relatert til noen spesifikke demografiske grupper (Parker et al. 1998). Videre ser det ut til at brudd (som er den atferden som er sterkest relatert til ulykker) synes å være mer utbredt blant unge sjåfører og mannlige sjåfører (Parker et al. 1998). Tidligere forskning har også dokumentert en sammenheng mellom føreres utdanningsnivå og kjøreadferd. I en studie som bruker DBQ blant tsjekkiske sjåfører, rapporterer Sucha et al. (2014) for eksempel om lavere nivåer av såkalt «farlige brudd» og «farlige feil» med økende utdanningsnivå. Haldorsen (2010) peker også, i sin studie av dødsulykker, på manglende erfaring som en nøkkelkomponent som påvirker feil beslutninger og risikoatferd.

**Nasjonalitet.** Det finnes flere tverrkulturelle studier av sikkerhetsatferd som bruker DBQ-spørsmålene blant private sjåfører (for eksempel Özkan et al. 2006, Warner et al. 2011). Warner et al. (2011) sammenligner sikkerhetsatferd blant privatbilister i Finland, Sverige, Tyrkia og Hellas (hvert land med N på 200). Studien identifiserer ni viktige DBQ-spørsmål, som førere fra forskjellige land vurderer signifikant forskjellig:

- 1) Blir irritert på grunn av en bestemt type sjåfør og viser irritasjonen din på enhver mulig måte
- 2) Tuter for å vise en medtrafikanter at du er irritert på ham eller henne
- 3) Plasserer deg så langt ut i et kryss at sjåføren med forkjørersrett må stoppe for å slippe deg frem
- 4) Tar ikke hensyn til fartsgrensen på en motorveg
- 5) Tar ikke hensyn til fartsgrensen i et boligområde
- 6) Kjører forbi en saktekjørende sjåfør på innsiden
- 7) Forsøker å kjøre bort fra trafikklys i tredje gir
- 8) Lese skilt feil og ta av fra en rundkjøring på feil veg
- 9) Havne i feil felt når man kjører inn i en rundkjøring eller et kryss

Svaralternativene som ble brukt for DBQ-spørsmålene, var 1: aldri til 6: veldig ofte. Warner et al. (2011) fant høyere forekomst av aggressive brudd (punkt 1-2) og «vanlige brudd» (punkt 3, 6) i Hellas og Tyrkia enn i Sverige og Finland. De fant også høyere forekomst av kjøring over fartsgrensen (punkt 4, 5) i Sverige og Finland enn de to andre landene. Til slutt fant de en høyere forekomst av uoppmerksomhet/forglemmelser i Finland sammenliknet med de to andre landene.

Özkan et al. (2006) sammenligner DBQ-spørsmål i seks land: Finland, Storbritannia, Hellas, Iran, Nederland og Tyrkia (hvert land med N = 240). Et av de viktigste resultatene fra denne studien er at de greske bilførerne rapporterte om flere aggressive brudd enn andre nasjonaliteter, spesielt atferd som indikerer irritasjon og fiendtlighet mot andre trafikanter. Sjåførere fra vest/nordeuropeiske land, hadde derimot en høyere forekomst av vanlige brudd, særlig: «Tar ikke hensyn til fartsgrensen på en motorveg».

**Profesjonelle versus private sjåførere.** Profesjonelle sjåførere skiller seg fra privatbilister på flere viktige punkter. For det første, kjører profesjonelle sjåførere, med mindre de er selvstendig næringsdrivende, i forbindelse med et arbeidsforhold, og de er ansatt i bedrifter. Dette påvirker deres trafikksikkerhetsadferd. Tidligere studier har funnet en sammenheng mellom organisasjonskultur/klima og sjåføreratferd (Davey et al. 2006; Wills et al. 2005; Öz et al. 2013). Organisatorisk sikkerhetskultur kan defineres som sikkerhetsrelaterte aspekter ved kultur i organisasjoner (Nævestad, 2010). Det relativt godt dokumentert at sikkerhetskultur/klima er viktig for sikkerheten i organisasjoner (Zohar 2014). For det andre forholder profesjonelle sjåførere seg ofte til tidsfrister og kunder. Tidligere studier av profesjonelle sjåførere har funnet en sammenheng mellom tidspress og stress og sjåføreratferd (Davey et al. 2006, Öz et al. 2013). For det tredje inkluderer privatbilister også sjåførere med høyere risiko enn andre, for eksempel yngre og eldre sjåførere, og som også kan ha atferd som involverer høyere risiko (f.eks. nattkjøring) (Luria et al. 2014).

Som nevnt, fant Warner et al. (2011) og Özkan et al. (2006) ulike nasjonale mønstre for sjåføreratferd da de sammenlignet DBQ i flere land. De fant for eksempel mer aggressive brudd i søreuropeiske land og mer kjøring over fartsgrensen i nordeuropeiske land. Det er derfor viktig å merke seg at det kun er noen typer trafikksikkerhetsadferd (DBQ-spørsmål) som kan knyttes til forskjeller i nasjonal trafikksikkerhetskultur. Vi må av den grunn også se på andre variabler når vi skal forklare variasjon i trafikksikkerhetsadferd (se Warner et al. 2011, Özkan et al. 2006). Vi har derfor også tatt med to variabler i studien, som vi primært forventer å variere i henhold til faglig versus privat dimensjon. Disse variablene er: kjøring under påvirkning av alkohol og kjøring uten å bruke bilbelte. Den første har avgjørende betydning for sjåføreres ulykkesrisiko, mens sistnevnte er sterkt knyttet til alvorlighetsgrad i ulykker (Trafikksikkerheshåndboken 2019). Tidligere undersøkelser indikerer at forekomsten av kjøring under påvirkning av alkohol er lavere for profesjonelle sjåførere enn det er for privatbilister, selv om dette også varierer mellom land (og antakelig nasjonale kulturer) (ETSC 2010). I tillegg, vet vi at profesjonelle sjåførere tradisjonelt har vært mindre tilbøyelige til å bruke bilbelte enn privatbilister, selv om bilbeltebruken blant de profesjonelle har økt betydelig i Norge de siste årene (Statens vegvesen 2015).

## 2.2 Faktorer som påvirker ulykkesinvolvering

**Demografiske variabler.** På samme måte som for sikkerhetsadferd, har tidligere studier både for profesjonelle og private sjåfører funnet en sammenheng mellom demografiske variabler og sjåførers ulykkesinnblanding. Nasjonalitet er en avgjørende demografisk variabel som påvirker ulykkesrisikoen for både profesjonelle sjåfører av tunge kjøretøy og private førere av personbiler (DaCoTa 2012, European Commission, 2016, Nævestad et al. 2017). Studier viser også at alder (ung og gammel) også er en viktig variabel som påvirker ulykkesrisiko for både profesjonelle og private sjåfører (Salminen 2000; Bjørnskau 2015). Det samme gjelder for kjønn: mannlige sjåfører har større risiko for å være involvert i ulykker med personbiler enn kvinnelige sjåfører (Bjørnskau 2015).

**Sikkerhetsadferd.** Flere studier bruker DBQ til å undersøke hvilke typer føreratferd som er relatert til ulykker. I en metastudie av 174 studier som så på sammenhengen mellom DBQ og selvrapporterte ulykker, fant De Winter og Dodou (2010) en sammenheng mellom selvrapporterte ulykker og feil (errors) i 32 studier, og med ulykker og brudd (violations) i 42 studier. Dermed ser vi at særlig brudd er relatert til ulykker. Videre fant Warner et al. (2011) i studien av sikkerhetsadferd blant private sjåfører i Finland, Sverige, Tyrkia og Hellas, at fem av DBQ atferdene var relatert til sjåførene selvrapporterte ulykkesinvolvering (de siste tre årene) i en analyse hvor de inkluderte alle landene i studien.

**Eksponering.** Antall kilometer som kjøres hvert år, eller eksponering, er en viktig faktor som påvirker risikoen for å være involvert i en ulykke. Selv om antall ulykker per kilometer (risiko) kan være ganske like for profesjonelle og private sjåfører (Elvik et al. 2009), har profesjonelle sjåfører høyere sannsynlighet for å ha vært involvert i en ulykke i løpet av et år fordi de kjører flere kilometer.

**Profesjonelle versus private sjåfører.** Som nevnt, forholder profesjonelle sjåfører seg ofte til tidsfrister og kunder, og tidligere studier har funnet at tidspress og stress kan påvirke ulykkesrisikoen til profesjonelle sjåfører (Nævestad et al. 2015). Denne sammenhengen er antakelig ofte formidlet av sikkerhetsadferd (Davey et al. 2006, Öz et al. 2013). For profesjonelle sjåfører kan sektoren eller subsektor også påvirke ulykkesrisiko. Tunge godsbiler som transporterer farlig gods har for eksempel 75 % lavere ulykkesrisiko enn andre tunge godsbiler (Elvik et al. 2009). Dette skyldes antakelig rammebetingelser som regler/håndhevelse, konkurranse, regulering, transportkjøperes fokus på sikkerhet (Bjørnskau & Longva 2009), og faktorer som kan indikere «sektor fokus på sikkerhet» (jf. Nævestad et al. under review).

## 2.3 Hva er nasjonal trafikksikkerhetskultur?

I sin gjennomgang av i de få eksisterende studiene om trafikksikkerhetskultur nevner Edwards et al. (2014) at selv om synonyme begreper ble brukt så tidlig som i 1992, finnes det ingen allment aksepterte definisjoner av trafikksikkerhetskultur. Som nevnt, definerer vi trafikksikkerhetskultur som felles og sikkerhetsrelevante måter å oppføre seg på i trafikken, felles normer for slik atferd, og dermed felles forventninger om andres adferd i trafikken. I tillegg, inkluderer vi også felles holdninger og verdier i definisjonen av nasjonal trafikksikkerhetskultur. I denne sammenhengen referer verdier til våre oppfatninger av hva som er viktig(st) i trafikken (for eksempel: individuell frihet, sikkerhet, mobilitet, høflighet etc.).<sup>2</sup> Vi definerer holdninger som en tendens til å tenke, føle og handle positivt eller negativt overfor ulike fenomener.<sup>3</sup> Det at holdninger refererer til en *tendens* til å tenke og føle og handle, indikerer at holdninger er mer varige enn for eksempel meninger, og at de også angår vår innstilling til ulike fenomener. Verdier er i sin tur enda mer grunnleggende abstrakte og varige enn holdninger. Siden holdninger er rettet mot bestemte fenomener, er de konkrete, og det kan derfor finnes et utallig antall holdninger knyttet til ulike fenomener. Antall mulige verdier er, på den annen side, lavere, og verdiene kan fungere som rettesnor for holdninger.

De nevnte studiene av nasjonale forskjeller mellom DBQ (Warner et al., 2011; Özkan et al. 2006) legger ofte til grunn at resultatene indikerer forskjeller i nasjonal kultur. Disse studiene angir imidlertid ikke de (kulturelle) mekanismene som genererer de ulike nasjonale trafikksikkerhetsatferdene. Ward et al. (2010) hevder at forskning på trafikksikkerhetskultur ofte mangler en forklaring på den teoretiske sammenhengen mellom sikkerhetskultur og sikkerhetsadferd. De hevder at sikkerhetskulturperspektivets nytte krever at man utvikler en teoretisk modell for å forklare denne sammenhengen. I den foreliggende studien spesifiserer eller operasjonaliserer vi primært trafikksikkerhetskultur som deskriptive normer; som defineres som våre oppfatninger av hva andre *faktisk* gjør (Cialdini et al. 1990, Ward et al. 2010). Deskriptive normer kan påvirke atferd ved å gi informasjon om hva som er «normalt» (Cialdini et al., 1990). Med vår operasjonalisering av trafikksikkerhetskultur som deskriptive normer, forutsetter vi teoretisk at mekanismen som formidler mellom sikkerhetskultur (felles normer og forventninger) og sikkerhetsadferd er «subtilt sosialt press» (Cialdini et al. 1990). Det betyr at vår kunnskap om hva som er «normalt», «sosialt akseptert» basert på vår antakelse om hva andre som regel gjør, motiverer vår egen atferd i trafikken. Naveh og Katz Navon (2015) hevder at sikkerhetsklimaet eller kulturen ofte oversettes sosialt til normer, eller: uformelle regler som skaper et visst konformitetspress. Det er også viktig å huske at deskriptive normer også kan påvirke atferd gjennom såkalt falskt konsensus, som betyr at man overvurderer forekomsten av usikker atferd blant andre mennesker for å legitimere egen oppførsel (Berkowitz 2005).

---

<sup>2</sup> <https://en.oxforddictionaries.com/definition/value>

<sup>3</sup> Store Norske Leksikon: <https://snl.no/holdning>



Vår definisjon av trafikksikkerhetskultur inkluderer også verdier og holdninger, fordi tidligere studier indikerer sammenhenger mellom verdier/holdninger og trafikksikkerhet. Moeckli og Lee (2007) kobler for eksempel det lave trafikksikkerhetsnivået i USA til de amerikanske verdiene frihet, individualisme, selvrealisering, velstand og fremgang (jf. Edwards et al., 2014). Lignende sammenhenger diskuteres også i Elvebakk (2015). I denne studien fokuserer vi særlig på verdier og holdninger knyttet til paternalisme og individuell frihet. Bakgrunnen er at nullvisjonen ble vedtatt av det norske Stortinget i 2002, og at vi antar at det systematiske trafikksikkerhetsarbeidet som dette har medført er relatert til det norske trafikksikkerhetsnivået. Nullvisjonen innebærer et økt og systematisk fokus på det Elvebakk (2015) kaller for paternalistiske tiltak i trafikksikkerhetspolitikken. Basert på Dworkin (1972), definerer Elvebakk paternalisme som «inngripen i en persons handlefrihet som er begrunnet utelukkende ved å vise til velferden, nytten, lykken, behovene, interessene og verdiene til den som blir får sin frihet begrenset». Videre påpeker Elvebakk at paternalistiske tiltak tvinger folk til å gjøre noe for deres egen skyld, som de kanskje ikke ville ha valgt å gjøre selv, om de ikke hadde blitt «tvunget» til det. Vi forstår fokus på individuell frihet til å ta risiko som motsatsen til aksept for paternalisme.

Som Nævestad & Bjørnskau (2012) og Edwards et al. (2014) diskuterer, er sikkerhetskultur et begrep som kan knyttes til flere ulike sosiokulturelle enheter. Selv om studier av profesjonelle sjåfører indikerer betydningen av organisasjonskultur for atferd (Wills et al. 2006, Davey et al. 2006), viser andre studier betydningen av regional trafikksikkerhetskultur (Rakauskas et al. 2009), sikkerhetsklime i lokalsamfunnet (Luria et al. 2014) og at trafikksikkerhetskultur også kan knyttes til våre nærmeste venner («peers») (Nævestad et al. 2014). Vi kan anta trafikksikkerhetskultur i samfunnet kan beskrives som konstellasjoner av mange slike ulike kilder til kultur, og at de kulturelle kildenes betydning kanskje kan variere avhengig av type atferd og kontekst. Betydningen av disse ulike sosiale enhetene for vår trafikksikkerhetsadferd må undersøkes empirisk i konkrete tilfeller.

## 3 Metode

### 3.1 Spørreundersøkelsen

#### 3.1.1 Rekruttering av respondenter

De norske profesjonelle sjåførene ble rekruttert i siste halvdel av 2016 gjennom de norske forskernes kontakt med norske transportselskaper og fagforeninger. Nettlenker til spørreskjemaene ble distribuert sammen med en innledende tekst som forklarte formålet med undersøkelsen og som understreker at undersøkelsene var konfidensiell, anonym og frivillig. De norske privatbilistene ble rekruttert gjennom Postens preferansedatabase. Denne besto i 2016 av 430 000 personer som hadde meldt flytting eller ferie, og som hadde samtykket til å motta informasjon eller reklame gjennom post. Høsten 2017 ble e-poster med nettlenker til undersøkelsen sendt til 45483 personer i tre norske fylker. Av de 45452 personene som mottok e-posten, åpnet 6727 personer (14,8 %) e-posten, og 645 (9,6 %) fullførte undersøkelsen.

Undersøkelser ble sendt til tre norske fylker, inkludert hovedstaden Oslo. Vi valgte ut de tre fylkene basert på et ønske om å også sammenlikne trafikksikkerhetskultur på fylkesnivå. Fylkene ble derfor valgt ut på bakgrunn av forskjeller i ulykkesrisiko og holdninger, slik den fremgikk av tidligere forskning og tidligere data. Vi sammenlikner imidlertid ikke fylkene i den foreliggende studien. I et forsøk på å øke svarprosenten, ble de norske respondentene informert om at de kunne delta i trekningen av et gavekort på 2000 kroner, dersom de ville. De greske respondentene ble rekruttert gjennom et markedsføringsforskningsfirma i Hellas, som var under vitenskapelig ledelse av forskere fra NTUA. Rekrutteringen av sjåfører i Hellas var også utfordrende. Det ble derfor besluttet at man skulle tilnærme seg kandidater personlig, for å kunne gi en grundig forklaring av formålet med undersøkelsen. Dette bidro til å gi dem bedre informasjon om konfidensialitet og anonymitet. De private sjåførene i Hellas ble rekruttert fra to forskjellige områder: hovedstaden Athen og en gresk øy. Dette er basert på en antagelse om at trafikksikkerhetskulturen på en øy kan være forskjellig fra hovedstaden, fordi en øy er et geografisk lukket område. Vi ønsket også å undersøke effektene av en høy andel turister på trafikksikkerhetskulturen. Vi sammenlikner i noen grad trafikksikkerhetskulturen på i Athen med den greske øya i den foreliggende studien.

#### 3.1.2 Temaer i spørreundersøkelsen

Spørsmålene i spørreundersøkelsen er først formulert på norsk og deretter oversatt til engelsk. Vi sendte de engelske versjonene til våre greske samarbeidspartnere, som oversatte spørsmålene til gresk. Vi gjennomførte deretter kvalitetssikring av oversettelsene fra norsk til engelsk til gresk, ved at språkkonsulenter som både har god kjennskap til det norske og det greske språket sammenliknet de norske og de greske versjonene av spørreskjemaene. Spørsmålene til de greske og de norske sjåførene foreligger i Vedlegg 1.

**Demografiske variabler.** Både undersøkelsen til de profesjonelle sjåførene og undersøkelsen til de private sjåførene inkluderte spørsmål om alder, erfaring som sjåfør, kjønn, nasjonalitet, kilometer kjørt med tung godsbil/buss, eller privat bil de siste to årene etc.

**Spørsmål til privatbilister.** De privatbilistene ble også spurt om sitt høyeste utdanningsnivå, trekk ved deres hjemsted (for eksempel landlige, urbant), hvor lenge de har hatt førerkort, hvor ofte de kjører, hvilken type bil de vanligvis kjører osv. Privatbilistene ble også spurt om kjøreadfærdene til sine nærmeste venner som regelmessig kjører bil. Disse spørsmålene var ment å måle venners trafikksikkerhetskultur, på engelsk «peer» (Nævestad et al. 2014). Det ble også inkludert spørsmål om kommune, men resultater for disse rapporteres ikke her, fordi studien ikke fokuserer på enheter på kommunenivå.

**Spørsmål til profesjonelle sjåførere.** Undersøkelsen til de profesjonelle sjåførene inkluderte spørsmål om arbeidsrelaterte forhold med potensielle sikkerhetskonssekvenser, f.eks. sjåførenes erfaringer med stress og tidspress som kan gå ut over sikkerheten, lønnstyper (for eksempel innslag av prestasjonsbasert lønn), ledelsesfokus på kjørestil og bruk av bilbelte. Undersøkelsen til de profesjonelle sjåførene inneholdt også en indeks for organisatorisk sikkerhetskultur, som består av ti spørsmål fra «Global Aviation Information Network» (GAIN) sin indeks med spørsmål som måler sikkerhetskultur i organisasjoner (GAIN, 2001). De profesjonelle sjåførene ble også stilt spørsmål som hadde til hensikt å måle sektor fokus på sikkerhet.

**Sikkerhetsadferd.** Studien vår inkluderer også resultater fra syv spørsmål om trafikksikkerhetsadferd. De fleste av disse er tatt fra DBQ, basert på resultatene fra tidligere forskning (Warner et al. 2011). Fem av spørsmålene er DBQ-spørsmål som skandinaviske og søreuropeiske sjåførere har skårt signifikant forskjellig på i tidligere studier, og som også var relatert til ulykkesinvolvering (Warner et al. 2011). Vi presenterer også resultater fra et sjettede (DBQ) spørsmål relatert til kjøring under påvirkning av alkohol, fordi dette er en av de faktorene som har vist seg å ha størst betydning for ulykkesinvolvering (Trafikksikkerhetshåndboken 2019). Det syvende spørsmålet om atferd som vi fokuserer på er «Kjøring uten bruk av bilbelte». Dette har vi tatt med fordi det er et tiltak som kan redusere risikoen for å bli drept eller alvorlig skadet med 60 % for førere av lette kjøretøy, og med mellom 47 % og 42 % for førere av tunge kjøretøy (Trafikksikkerhetshåndboken 2019). Bruk av bilbelte er imidlertid knyttet til ulykkes alvorlighetsgrad og ikke forekomsten av ulykker. DBQ-svaralternativene er endret fra relative til absolutte alternativer (f.eks. Spørsmål: «For hver tiende tur, hvor ofte gjør du følgende...?», Svaralternativer: «Aldri», «En eller to ganger», «Tre eller fire ganger», «Fem eller seks ganger», «Sju eller åtte ganger», «Mer enn åtte ganger, men ikke alltid», «Alltid»). Svaralternativer ble endret fordi tidligere forskning indikerer at forskjellige demografiske grupper kan tolke spørsmål og begreper annerledes (Nævestad et al. 2017). Betydningen av «ofte», eller «veldig ofte» er relativ, og kan variere avhengig av hva slags atferd man spør om og hvem som svarer (jf. Bjørnskau og Sagberg 2005).

**Indekser for nasjonal trafikksikkerhetskultur.** I tillegg til å trekke konklusjoner om nasjonal trafikksikkerhetskultur basert på felles nasjonale måter å oppføre seg på i trafikken (blant private og profesjonelle sjåførere), måler vi nasjonal trafikksikkerhetskultur som deskriptive normer (Cialdini et al. 1990), som reflekterer sjåførers oppfatninger av hva andre sjåførere i eget land gjør. Undersøkelsen inneholder 9 spørsmål om slike forventninger til andre trafikanter. Sju av disse gjenspeiler spørsmålene som vi stiller til respondentene om deres egen oppførsel, mens to spørsmål omhandler andre trafikanters høflighet og regeloverholdelse (compliance) (jf. tabell 4.4). Graden av regeloverholdelse på nasjonalt nivå brukes av Özkan et al. (2006) som en delvis forklaring på den relativt høye forekomsten av aggressiv kjøring blant greske sjåførere. Basert på tidligere studier, tar vi utgangspunkt i en tofaktorløsning for nasjonal trafikksikkerhetskultur (Nævestad et al. 2017, 2018). Det betyr at vi har to nasjonale indekser for trafikksikkerhetskultur (operasjonalisert som deskriptive normer). Den første inneholder syv spørsmål om andre sjåførers aggressive kjøring, kjøring over fartsgrensen, kjøring med promille, manglende bruk av bilbelte osv. Den andre inkluderer to spørsmål om andre trafikanters regeloverholdelse og høflighet. Disse spørsmålene hadde fem svaralternativer, som varierte mellom 1 (ingen/svært få) og 5 (nesten alle/alle).

Endelig måler vi også nasjonal trafikksikkerhetskultur som felles verdier og holdninger knyttet til aksept for paternalisme og fokus på individuell frihet. Bakgrunnen er at Elvebakk (2015) fremholder at dette er grunnleggende tema, som definerer statusen til trafikksikkerhet i ulike land. Vi finner det derfor relevant å sammenlikne status i Norge og Hellas på disse to områdene på bakgrunn av de svært ulike trafikksikkerhetsnivåene i de to landene. Vi måler dette ved hjelp av seks påstander. Svaralternativer varierte fra «Helt uenig» (1) til «Helt enig» (5). Vi definerer verdier som våre oppfatninger av hva som er viktig(st) i trafikken (for eksempel: individuell frihet, sikkerhet, mobilitet, høflighet etc.). Vi definerer holdninger som positive eller negative vurderinger av idéer, objekter, aktiviteter og personer.

**Sikkerhetsutfall.** Vi rapporterer resultatene for et spørsmål om respondentenes ulykkesinvolvering mens de har kjørt bil (privat eller profesjonelt) de siste to årene. Spørsmålet har fire svaralternativer: 1) nei, 2) ja, som involverer materiellskade, 3) ja, som involverer personskader, 4) ja, med dødelige skader.

### 3.1.3 Analyser

**Signifikanstesting av forskjeller i gjennomsnitt (ANOVA).** Vi gjennomfører signifikanstester for å undersøke sannsynlighetene for at forskjellene mellom gjennomsnitt skyldes statistiske tilfeldigheter. Dette gjøres ved å beregne gjennomsnittsskårenes konfidensintervaller. Konfidensintervallene angir feilmarginene til gjennomsnittsskårene, dvs. intervallet som med en gitt sannsynlighet inneholder det sanne tallet man har målt. Når vi sammenlikner gjennomsnittsskårer, kan vi som hovedregel si at forskjellene mellom dem er statistisk signifikante dersom de ikke ligger innfor hverandres konfidensintervaller.

**P-verdi.** Sannsynligheten angis i prosent. Dette oppgis gjerne også som såkalt P-verdi. I det man velger konfidensintervall, velger man hvor mye usikkerhet man vil akseptere. Et konfidensintervall på 90 % betyr at man har bestemt seg for et 90 % sannsynlighetsnivå, og tilsier at man i gjennomsnitt vil konkludere feil i et av ti tilfeller. Et 95 %-konfidensintervall betyr at det er 95 % sjans for at «det sanne» risikotallet ligger innenfor dette intervallet. Vi bruker konfidensintervaller på 90 %, 95 % og 99 %, og vi sier da at forskjellene er statistisk signifikant på henholdsvis 10 %-, 5 %- og 1 %-nivå.

**Kji-kvadrat.** Vi signifikanstester også forskjeller i andeler. Til dette formålet bruker vi kji-kvadrattesten som sammenlikner den aktuelle fordelingen med en tilfeldig fordeling. P-verdien brukes i dette tilfellet for å vurdere om de to fordelingene er signifikant forskjellige.

**Cronbach's Alpha.** Vi lager en rekke indekser i denne studien over temaer med spørsmål som vi forutsetter at samvarierer, slik at det er mønstre med hensyn til hvordan respondentene svarer på spørsmålene i indeksen. Det vil si at dersom en person i stor grad er enig i en påstand er vedkommende gjerne enig i et utvalg andre påstander, f.eks. om sikkerhetsledelse og sikkerhetskultur. Dette forutsetter vi når vi lager indekser og vi tester det ved hjelp av Cronbach's Alpha, som angir grad av samvariasjon mellom spørsmålene når de besvares av respondentene. Verdien varierer mellom 0 og 1, og en Cronbach's Alpha over 0,9 er meget god, en skåre mellom 0,7 og 0,9 er god, en skåre mellom 0,5 og 0,6 er akseptabel og en skåre under 0,5 er uakseptabel.

**Regresjonsanalyse.** Vi har gjennomført femten regresjonsanalyser.

For det første, for å vurdere hvilke forhold som forklarer variasjon i respondentenes atferd. Vi har gjort separate analyser for hele utvalget (både profesjonelle og private i Norge og Hellas). Vi har også gjort analyser kun for profesjonelle sjåførere i begge land og analyser kun for privatbilister i begge land. I analysene med atferd som avhengig variabel, har vi brukt lineær regresjon, siden den avhengige variabelen er kontinuerlig.

For det andre, har vi gjennomført en regresjonsanalyse for å vurdere hvilke forhold som forklarer om respondentene har vært involvert i ulykker i løpet av de siste to årene. Vi bruker logistisk regresjonsanalyse til dette, siden den avhengige variabelen er dikotom, som betyr at den har to verdier (Ulykke: nei, ja). Regresjonsanalysene viser effekter av de uavhengige variablene som vi inkluderer, kontrollert for de andre variablene i analysen. Det må påpekes at vi ikke kan si noe om årsaksforhold i disse analysene, og at noen av sammenhengene vi ser egentlig kan skyldes såkalte «ikke-målte» tredjevariabler.

## 3.2 Kvalitative intervjuer

De greske intervjuene ble gjennomført av den greske markedsføringsforskningsbedriften Global Link under ledelse og veiledning av forskere fra «National Technical University of Athens» (NTUA). I de fleste tilfellene fikk de greske forskerne fulle transkripsjoner og/eller sammendrag av intervjuene med de greske sjåførene, og de utarbeidet og/eller kvalitetssikret sammendrag av intervjuene i de respektive gruppene. De greske intervjupersonene ble dels rekruttert gjennom kontakt med bedrifter og dels gjennom kontakt med privatbilister i de ulike geografiske områdene som studien inkluderer.

De norske intervjuene ble gjennomført av forskere eller vitenskapelige assistenter ved Transportøkonomisk institutt. De profesjonelle sjåførene ble rekruttert gjennom våre kontakter med fagforeninger og transportbedrifter. De private intervjupersonene ble dels rekruttert gjennom en liste over respondenter fra tidligere undersøkelser som hadde sagt ja til å delta i videre undersøkelser og dels gjennom informasjon på oppslagstavler på butikker, biblioteker etc..

Tabell 3.1 presenterer kjennetegn ved intervjupersonene i de ulike gruppene i Norge og Hellas

Tabell 3.1: Kjennetegn ved intervjupersonene i de ulike gruppene i Norge og Hellas.

	Antall respondenter	Antall kvinner	Aldersspenn
<b>Privat Norge</b>	10	4	46-70
<b>Buss Norge</b>	7	0	23-55
<b>Gods Norge</b>	8	1	28-55
<b>Total Norge</b>	25	5	23- >56
<b>Privat Hellas</b>	16	8	22-60
<b>Buss Hellas</b>	10	1	46-58
<b>Gods Hellas</b>	10	0	40-55
<b>Total Hellas</b>	36	9	22-60
<b>Totalt</b>	<b>61</b>	<b>14</b>	<b>22-60</b>

Tabellen viser at vi generelt har intervjuet få kvinner. Dette skyldes i stor grad at fire av de seks intervjuede gruppene er profesjonelle sjåførere med svært lave andeler kvinner. Rundt halvparten av de intervjuede privatbilistene fra begge land er kvinner. Vi ser ellers at aldersspennet er relativt lite for de profesjonelle sjåførene fra Hellas, men at det er flere yngre blant privatbilistene som er intervjuet fra Hellas. Det er motsatt i Norge. Der er privatbilistene først og fremst i aldersgruppen mellom 46 og 55 år, i tillegg til at flere av dem også er over 56 år. Vi bør derfor være oppmerksomme på denne aldersforskjellen mellom de private nasjonale intervjuutvalgene i tolkningen av dataene. Intervjuguiden inneholder flere spørsmål om aggressiv kjøring og brudd (kjøring over fartsgrensen, med promille, uten bilbelte). Disse atferdene er i betydelig grad relatert til alder. Denne skjevheten blir i noen grad utlignet av at det er flere unge blant de norske profesjonelle sjåførene enn blant de greske. I tillegg kan det nevnes at hovedformålet med de kvalitative intervjuene er å belyse de kvantitative dataene og ikke være en selvstendig kilde til informasjon om trafikksikkerhetskultur.

Temaene i de kvalitative intervjuene fulgte stort sett temaene i spørreskjemaene (se Vedlegg 2). Hensikten med de kvalitative intervjuene var å få de intervjuede til å belyse og illustrere hovedtemaene og spørsmålene i spørreundersøkelsen, og å snakke åpent og fritt, slik at vi kunne få mer informasjon enn det spørreskjemaene tillot oss. Vi la vekt på å få konkrete eksempler og vi inviterte også de intervjuede til å snakke om i hvilken grad, og hvordan de eventuelt påvirkes av andre trafikanter og hva de tror påvirker felles måter å kjøre og oppføre seg på i eget land, blant egne venner og i eget lokalsamfunn. Det er viktig å påpeke til sammenlikningen av intervjudataene, på tvers av land og grupper, at intervjuguidene til de ulike gruppene ikke var helt identiske, selv om de overordnede temaene var felles.

De greske intervjuene ble gjennomført og analysert av Global Link og NTUA. Vi analyserte intervjudataene med sikte på å identifisere fellestrekk ved de ulike gruppernes egen kjøring i trafikken og fellestrekk ved deres synspunkter på andres kjøring. Et viktig formål var å supplere og kaste lys på de kvantitative dataene. Vi har også lagt vekt på å trekke frem typiske sitater som belyser likheter og forskjeller.

## 4 Resultater

### 4.1 Beskrivelse av utvalget

Utvalget inkluderer 596 private bilførere og 216 profesjonelle sjåførere fra Norge, og 286 private bilførere og 199 profesjonelle sjåførere fra Hellas. I de følgende tabellene presenterer vi noen sentrale kjennetegn ved respondentene. Studien omfattet opprinnelig også 82 personer som ikke opprinnelig er født i Norge eller Hellas, men vi inkluderer ikke disse i den foreliggende studien, fordi vi antar at nasjonalitet er en nøkkelvariabel og fordi vi kun fokuserer på norske og greske sjåførere.

Tabell 4.1: Fordeling av sjåførere på geografisk område og sektor.

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

Tabell 4.1 viser som forventet at andelen menn er over 90 % i gruppene av profesjonelle sjåførere fra begge land. Andelen menn er noe høyere i det greske utvalget generelt. Det er fem prosentpoeng flere menn blant både de private og profesjonelle i det greske utvalget. Kjønnforskjellene i de nasjonale utvalgene er statistisk signifikante på 1 % -nivået.

Tabell 4.2: Fordeling av sjåførere på gruppe (profesjonell/privat) og alder.

Nasjonalitet/Gruppe	<26 år	26-35	36-45	46-55	56+
Norsk privat	7 %	27 %	23 %	18 %	26 %
Norsk profesjonell	1 %	18 %	22 %	36 %	23 %
Gresk privat	5 %	23 %	30 %	28 %	14 %
Gresk profesjonell	0 %	12 %	36 %	45 %	8 %
Norsk total	5 %	25 %	23 %	23 %	25 %
Gresk total	3 %	18 %	32 %	35 %	12 %
<b>Total</b>	<b>5 %</b>	<b>22 %</b>	<b>26 %</b>	<b>27 %</b>	<b>20 %</b>

Tabell 4.2 viser at de norske profesjonelle og private sjåførene har høyere andeler i den eldste aldersgruppen, sammenlignet med de greske sjåførene. Tendensen er motsatt for den nest eldste gruppen sjåfører. En kji-kvadrattest indikerer at forskjellene mellom greske og norske sjåfører generelt er signifikant på 1% -nivået.

Vi har også innhentet data om demografiske kjennetegn ved personer som har førerkort for personbil i Norge og Hellas. Det foreligger kun data om kjønn og alder for disse i begge land. Disse dataene indikerer en andel på 51 % menn blant norske personer med førerkort for personbil (det er 59 % menn i vårt utvalg av norske privatbilister). Tilsvarende andel i den offisielle greske statistikken var 66 %. Det var til sammenlikning 64 % menn i det greske utvalget av privatbilister (se tabell 4.3). Vi ser med andre ord at kvinner er litt underrepresentert i dert norske utvalget.

Tabell 4.3: Kjennetegn ved personer med førerkort for personbil i Norge og Hellas.

Aldersgrupper	Norge	Hellas
<25	8 %	5 %
25-34	16 %	14 %
35-44	18 %	20 %
45-54	20 %	19 %
55+	38 %	42 %
<b>Kjønn: Mann</b>	<b>51 %</b>	<b>66 %</b>

Dataene for aldersgrupper i de to landene (jf. Tabell 4.3) er ikke helt sammenlignbare med aldersgruppene som er anvendt i tabell 4.2, men de indikerer at andelen bilførere på 55 år og eldre er underrepresentert i begge de nasjonale utvalgene, men særlig i Hellas. Sjåfører mellom 25-34 år er overrepresenterte i begge de nasjonale utvalgene våre (jf. Tabell 4.3). Det foreligger ikke data på utdanningsnivået til personer med førerkort for personbil i Norge og Hellas, så vi har dessverre ikke hatt mulighet til å vurdere representativiteten på dette området.

Tabell 4.4 viser antall års erfaring som sjåfør. For private sjåfører refererer dette til år siden man fikk førerkort for personbil. For profesjonelle førere refererer dette til hvor mange år man har arbeidet som profesjonell sjåfør.

Tabell 4.4: Fordeling av sjåfører på gruppe (profesjonell/privat) og erfaring. (Private: Hvor mange år har du hatt førerkort for bil? Profesjonelle: Hvor mange år har du arbeidet som sjåfør?).

Nasjonalitet/Gruppe	0-5 år	6-10 år	11-15 år	16-20 år	>20 år
<b>Norsk privat</b>	9 %	12 %	13 %	14 %	52 %
<b>Norsk profesjonell</b>	11 %	18 %	18 %	17 %	37 %
<b>Gresk privat</b>	7 %	16 %	19 %	21 %	37 %
<b>Gresk profesjonell</b>	6 %	9 %	21 %	25 %	39 %
<b>Total</b>	<b>8 %</b>	<b>14 %</b>	<b>16 %</b>	<b>18 %</b>	<b>44 %</b>

Tabell 4.4 indikerer at det er høyere andeler i gruppen med den lengste erfaringen blant de norske bilførerne, men bare for de private førerne. Det er motsatt for profesjonelle sjåførene, men forskjellen er ubetydelig.



Vi inkluderte også spørsmål om høyeste utdanningsnivå i spørreundersøkelsen til privatbilistene. De nasjonale svarkategoriene var noe annerledes på den måten at vi også inkluderte Lyceum (en type videregående skole, 14-18 år) i det greske utvalget, for å tilpasse svaralternativene til Hellas (dvs. at vi hadde to svaralternativer for videregående skole i det greske utvalget). I de endelige analysene kategoriserte vi svaralternativene i fire: 1) Grunnskole (Norge 3 % Hellas: 2 %), 2) Videregående skole (Norge 22 %, Hellas: 44 %), 3) 3-4 år Universitet / høyskole (Norge 36 %, Hellas: 28 %), 4) > 5 år Universitet: Norge: 40 %, Hellas: 25%). Vi ser dermed at utdanningsnivået var høyere i det norske utvalget av private sjåfører enn i det greske.

Spørreundersøkelsen inneholder også spørsmål om hvilken type bil privatbilistene som regel kjører og hvor ofte de kjører bil. En sammenligning av de fem geografiske områdene i de to landene viste sjåfører i Oslo og i Norge generelt kjørte mindre enn de andre gruppene. På den greske øya og i Athen svarte henholdsvis 77 % og 76 % at de kjører hver dag. Tilsvarende andeler for Norge var: 24 % (Oslo), 43 % (Fylke 2) og 66 % (Fylke 3). Respondentene ble også spurt om hvilken type bil de vanligvis kjører. Personbil var den mest utbredte typen i det greske utvalget (90 %), sammenlignet med 50 % i det norske utvalget. Det norske utvalget inneholdt også betydelige andeler av stasjonsvogn (29 %) og SUV (sports utility vehicle) (15 %). I tillegg ble respondentene spurt om de vanligvis kjører elbil eller hybrid, og 18 % i Oslo svarte ja, mens 5 % svarte ja i fylke 2 og 0 i fylke 3 gjorde det. Tilsvarende andeler for Hellas var 5 % på den greske øya og 3 % i Athen.

Bussjåførene fra Norge ble rekruttert fra fire bedrifter (inkludert 25 sjåfører med ukjent bedrift), mens de greske bussjåførene ble rekruttert fra to bedrifter. Respondentene ble rekruttert på grunnlag av fire kriterier (jf. Nævestad et al. under review). Omtrent halvparten av sjåførene i hvert nasjonale utvalg kjørte lokalbuss. De andre halvdelene i de nasjonale utvalgene var ulike: den andre halvparten av de greske respondentene kjørte langdistanse, mens den andre halvdel av de norske sjåførene var fordelt på langdistanse (16 %), skolebuss (24 %) og andre typer.

To spørreundersøkelser ble gjennomført: én blant profesjonelle sjåfører av tunge godsbiler fra sju bedrifter i Norge (og en gruppe førere fra ukjente bedrifter), og én blant to tilsvarende bedrifter i Hellas. Respondentene ble rekruttert i henhold til to kriterier (Nævestad et al. 2017). De fleste sjåførene av tunge godsbiler kjørte vanligvis langdistanse (17 % NO, 52 % GR), etterfulgt av en kombinasjon av langdistanse og distribusjon (35 % NO, 24 % GR) og distribusjon (12 % NO, 24 % GR). I det norske utvalget av tunge godsbilsjåfører kjørte 37 % vanligvis farlig gods, som er kjent for å ha høyere sikkerhetsnivå enn annen transport med tunge godsbiler (Elvik et al., 2009).

## 4.2 Nasjonal trafikksikkerhetskultur

### 4.2.1 Data fra spørreundersøkelsen

#### Nasjonal trafikksikkerhetskultur målt som deskriptive normer

Studien inneholder ni spørsmål som måler nasjonal trafikksikkerhetskultur, operasjonalisert som deskriptive normer. Faktoranalyser indikerer at en to-faktor løsning var passende for disse ni spørsmålene (Nævestad et al. 2019). Vi laget derfor to indekser for nasjonal trafikksikkerhetskultur basert på dem. Vi laget en nasjonal trafikksikkerhetskulturindeks for aggresjon/brudd basert på sumskåren til følgende syv spørsmål (Cronbach's Alpha: .899; min. 7, maks. 49) som alle innledes med «Når jeg kjører i mitt hjemland forventer jeg følgende oppførsel fra andre sjåførere»:

- 1) At de blir irritert på grunn av en bestemt type sjåfør og viser irritasjonen sin på enhver mulig måte
- 2) At de tuter for å vise at de er irritert på en annen trafikant
- 3) At de ikke tar hensyn til fartsgrensen på en motorveg
- 4) At de kjører forbi en saktegående sjåfør på innsiden
- 5) At de kjører når de mistenker at de kan ha høyere promille enn tillatt
- 6) At de kjører uten å bruke sikkerhetsbelte
- 7) At de ikke tar hensyn til fartsgrensen i et boligområde.

Vi laget også en nasjonal trafikksikkerhetskulturindeks for regelfølgning/høflighet basert på (Cronbach's Alpha: .783; min. 2, maks. 14). Begge spørsmålene innledes med «Når jeg kjører i mitt hjemland forventer jeg følgende oppførsel fra andre sjåførere»:

- 1) At de respekterer og følger trafikkreglene
- 2) At de er høflige mot andre trafikanter.

Tabell 4.5 viser resultater på de to nasjonale indeksene for trafikksikkerhetskultur operasjonalisert som deskriptive normer i de ulike gruppene.

Tabell 4.5: Skårer på indekser for nasjonal trafikksikkerhetskultur, operasjonalisert som deskriptive normer

Nasjonalitet/Gruppe	Aggresjon/brudd		Regelfølgning/høflighet	
	Gj,snitt	Std,av,	Gj,snitt	Std,av,
<b>Norsk privat</b>	10,7	3,58	7,7	2,59
<b>Norsk profesjonell</b>	14,0	5,51	6,9	2,51
<b>Gresk privat</b>	18,6	7,05	6,6	2,08
<b>Gresk profesjonell</b>	18,6	7,22	5,4	2,27
<b>Norsk total</b>	11,6	4,42	7,5	2,59
<b>Gresk total</b>	18,6	7,11	6,1	2,24
<b>Total</b>	<b>14,2</b>	<b>6,53</b>	<b>7</b>	<b>2,55</b>

Vi gjennomførte post-hoc-tester (Tukey) for å undersøke om forskjellene mellom de gjennomsnittlig skårene er statistisk signifikant forskjellige. Vi fant ingen signifikante forskjeller mellom private og profesjonelle sjåførere i Hellas på indeksen for aggresjon/brudd, men vi fant signifikante forskjeller mellom private og profesjonelle sjåførere i Norge (på 1%-nivå). Det at de greske profesjonelle og private sjåførenes skårer på indeksen for aggresjon/brudd er like er i samsvar med hypotesen om felles trafikksikkerhetskultur blant profesjonelle og private sjåførere fra samme land, men de ulike skårene til norske profesjonelle og private ikke er det.

I signifikanstestene av skårene på indeksen for regelfølgning/høflighet fant vi statistisk signifikante forskjeller mellom alle grupper unntatt privatbilister i Hellas og profesjonelle sjåførere i Norge. Dette er ikke i samsvar med hypotesen om felles nasjonal trafikksikkerhetskultur blant private og profesjonelle sjåførere fra samme land. Tvert imot indikerer disse forskjellene betydningen av felles erfaringer og synspunkter blant profesjonelle sjåførere og privatbilister på tvers av landegrensene. I begge land skårer private sjåførere høyere på denne indeksen, noe som indikerer at de tilskriver høyere grad av regelfølgning og høflighet til andre sjåførere i eget land enn det profesjonelle sjåførere gjør. Dette kan skyldes at profesjonelle sjåførere har ulike erfaringer, perspektiver, roller etc. enn det privatbilister har. Førstnevnte kjører betydelig lengre hvert år enn private sjåførere, og de kjører gjerne tyngre og større kjøretøy som gjerne akselererer saktere, og som dermed legger opp til en annen interaksjon i trafikken enn det privatbiler gjør.

## Nasjonal trafikksikkerhetskultur målt som verdier og holdninger

Vi måler også nasjonal trafikksikkerhetskultur som verdier og holdninger, med fokus på personlig frihet og paternalisme. Elvebakk (2015) påpeker at økt trafikksikkerhet gjerne er et resultat av økt paternalisme og mindre individuell frihet for trafikanter. Den sjette hypotesen vår var derfor at de norske respondentene har en større aksept for paternalistiske tiltak og lavere fokus på individuell frihet. Vi måler dette ved hjelp av seks påstander som presenteres under. Svaralternativer varierte fra «Helt uenig» (1) til «Helt enig» (5). Faktoranalyser viser at en to-faktor løsning var passende for disse seks påstandene (Nævestad et al under review). Vi laget derfor to indekser for nasjonal trafikksikkerhetskultur, operasjonalisert som verdier og holdninger, basert på dem. Indeksene måler verdier (dvs. «våre oppfatninger av hva som er viktig(st) i trafikken»), nærmere bestemt paternalisme og individuell frihet, mens de enkelte påstandene som indeksene kan sies å angå holdninger, siden de gjerne refererer til mer konkrete ting.

Vi laget for det første en nasjonal trafikksikkerhetskulturindeks for paternalisme basert på følgende tre spørsmål (Cronbach's Alpha: .678; min. 3, maks. 15):

- 1) Myndighetene bør gjøre det vanskeligere for folk å velge risikabel oppførsel i trafikken (f. eks. ved å senke fartsgrensene, øke politiets håndhevelse av loven)
- 2) Det faktum at det fortsatt forekommer ulykker i trafikken viser at myndighetene burde kontrollere trafikanters oppførsel mer enn de gjør i dag
- 3) Det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller hardt skadd i trafikkulykker

Ordlyden i den siste påstanden i indeksen som måler paternalisme under er i tråd med hovedbegrunnelsen for nullvisjonen for trafikksikkerhet.

Vi laget for det andre en nasjonal trafikksikkerhetskulturindeks for individuell frihet basert på følgende tre spørsmål (Cronbach's Alpha: .592; min. 3, maks. 15).

- 1) Trafikanter vet selv best hvordan de bør oppføre seg i trafikken.

2) Trafikanter bør kunne velge å ta risiko i trafikken, så lenge de ikke utsetter andre for fare.

3) En dyktig person kan ta mer risiko enn andre

Det å vektlegge individets frihet til å ta risiko i trafikken forstår vi som det motsatte som aksept for paternalisme. Tabell 4.6 viser resultater på de to nasjonale indeksene for trafikksikkerhetskultur operasjonalisert som verdier/holdninger i de ulike gruppene.

Tabell 4.6: Skårer på indekser for nasjonal trafikksikkerhetskultur, operasjonalisert som verdier/holdninger

Nasjonalitet/Gruppe	Paternalisme		Individuell frihet	
	Gj,snitt	Std,av,	Gj,snitt	Std,av,
Norsk privat	10,5	2,80	6,4	2,53
Norsk profesjonell	10,7	2,71	6,1	2,44
Gresk privat	13,1	1,94	6,9	2,48
Gresk profesjonell	13,4	1,92	8,7	3,41
Norsk total	10,6	2,78	6,3	2,52
Gresk total	13,2	1,93	7,6	3,02
<b>Total</b>	<b>11,6</b>	<b>2,81</b>	<b>6,8</b>	<b>2,79</b>

Resultatene viser generelt høyere skåre på indeksen for paternalisme blant de greske respondentene, og små forskjeller mellom private og profesjonelle internt i de to landene. Vi gjennomførte post-hoc-tester (Tukey) for å undersøke om forskjellene mellom de gjennomsnittlig skårene er statistisk signifikant forskjellige. Vi fant ingen signifikante forskjeller mellom private og profesjonelle sjåførere i Norge, eller mellom private og profesjonelle sjåførere i Hellas på indeksen for paternalisme. Forskjellene var imidlertid statistisk signifikante mellom gruppene på tvers av land. Den høyere skåren for paternalisme blant de greske respondentene er ikke i tråd med den sjettede hypotesen vår, som forutsetter høyere aksept for paternalisme blant norske respondenter på grunn av en mer paternalistisk politikk i Norge (jf. nullvisjonen).

Resultatene viser generelt høyere skåre på indeksen for individuell frihet blant de greske respondentene, særlig blant de greske profesjonelle sjåførene. De høyere skårene blant de greske respondentene er i tråd med den sjettede hypotesen vår. Vi gjennomførte post-hoc-tester (Tukey) for å undersøke om forskjellene mellom de gjennomsnittlig skårene er statistisk signifikant forskjellige. Vi fant ingen signifikante forskjeller mellom private og profesjonelle sjåførere i Norge. Forskjellen mellom de private norske og greske sjåførene var kun signifikant forskjellig på 10 % nivå, mens skåren til de greske profesjonelle sjåførene var signifikant forskjellig fra de tre andre gruppene på indeksen for individuell frihet.

## 4.2.2 Data fra kvalitative intervjuer

### Gresk trafikksikkerhetskultur

De greske informantene beskrev trafikksikkerhetskulturen i sitt land som aggressiv og hissig. Privatbilistene fra Hellas beskrev en trafikksikkerhetskulturen i sitt land med ord som «gal», «uforsiktig», «tankeløs», «kompetitiv» og «uforutsigbar». Typiske eksempler på uforsiktig kjøreadferd som ble nevnt var for eksempel: «brå uventede manøvre», nervøs kjøring, lovbrudd, snakke i mobilen, ikke å stoppe ved fotgjengeroverganger osv. Informantene viste gjerne til uforutsigbarhet som et av kjennetegnene ved egen trafikksikkerhetskultur:

Biler og motorsykler bare dukker opp fra ingensteds! Det er ingen respekt for skiltene eller lovverket. Du må hele tiden være på vakt fordi du aldri vet hva som plutselig dukker opp.

De profesjonelle sjåførene mente taxisjåfører var den verste og farligste kategorien bilister å samhandle med. De begrunnet dette med at greske taxisjåfører ikke respekterer andre sjåfører, at de dobbeltparkerer og at de kan kjøre på en farlig måte når de skal hente passasjerer. Godsjåførene sa at de ofte forholder seg til manglende høflighet i trafikken. De sa at andre sjåfører kan vise fingeren eller gjøre andre fiendtlige gester, de kan bruke ufint språk, tute og til og med slåss.

Det var en felles oppfatning blant de greske bussjåførene at finanskrisen har påvirket den greske kjørekulturen negativt. De mente at trafikanter i Hellas har blitt mer aggressive i løpet av det siste tiåret; at de har blitt mer temperamentsfulle, at de kjører mer uforsiktig og aggressivt. Bussjåførene mente at finanskrisen sammen med økonomiske og sosiale forandringer har ført til en forverring i atferd og mindre respekt for andre mennesker og mindre respekt for staten. I tillegg mente flere av dem at sjåførene får utløp for sine personlige frustrasjoner under finanskrisen når de de samhandler med andre i trafikken. De greske lastebilsjåførene nevnte også at de mener at den finanskrisen har påvirket den greske trafikksikkerhetskulturen på en negativ måte, fordi sjåfører har blitt mer aggressive. De mente at greske sjåfører ble mer anspente i de siste årene av finanskrisen, og at det betyr at de har lettere for å eksplodere i trafikken. Bussjåførene nevnte også at finanskrisen påvirker gresk trafikksikkerhetskultur på den måten at dårlig nasjonal økonomi fører til mangelfullt vegvedlikehold, og at dette påvirker kjøring og samhandling i trafikken. I tillegg nevnte de at finanskrisen har ført til dårligere kjøretøykvalitet: kjøretøyparken oppdateres ikke, og de mente at flere kjøretøy har alvorlige feil på grunn av manglende vedlikehold.

Et felles tema blant de greske respondentene var at myndighetens grad av håndheving av trafikkreglene også er en viktig faktor som skaper trafikksikkerhetskultur. De sa at myndighetene må sørge for oppdaterte trafikkregler og kontrollere førere og kjøretøy. Flere av de intervjuede mente at det greske trafikkpoltiet ikke håndhever trafikkreglene ordentlig og systematisk, men at de sjekker fører og kjøretøy mer spontant og tilfeldig.

De private greske bilistene mente at den greske trafikkatferden skapes i samspillet mellom følgende faktorer: 1) sjåførenes alder og erfaring, 2) føreropplæringen og de normene som vedkommende signaliserer til kommende sjåfører, 3) opplæringen i skolen, 4) førernes følelsesmessige tilstand, 5) veginfrastrukturen, 6) den kulturelle konteksten; dvs. «hvordan andre kjører», og 7) trafikkpoltiets tilstedeværelse, størrelsen på bøter og evt. systematisk håndhevelse av trafikkregler.

## Norsk trafikksikkerhetskultur

De norske privatbilistene hadde litt varierende syn på andres oppførsel i trafikken. Noen fortalte at de hadde erfaringer med aggressiv kjøring og irritasjon fra andre trafikanter. Andre sa at de hadde få eksempler på aggressive og irriterte sjåførere; at det hender veldig sjelden. I den grad privatbilistene nevnte aggressive sjåførere, ser det ut til at de gjerne refererte til spesielle grupper, gjerne menn i bestemte aldre, for eksempel unge menn og menn i 30-40 årene som «bare må rekke noe». Flere la også vekt på geografi, og mente at det er mer aggressiv kjøring i Oslo, gjerne i enkelte samfunnslag. Aggressive sjåførere ble for eksempel omtalt som «tullinger i trafikken», og det illustreres hvordan aggressiv kjøring i noen grad ble definert som et unntak blant de norske sjåførene (og ikke en regel, slik som hos de greske sjåførene). En av de intervjuede norske sjåførene nevnte også trafikkkulturen i sørlige land som et motstykke til den norske trafikkkulturen. Den lave forekomsten av aggressiv kjøring i norsk trafikk sammenliknet med den greske er også tydelig når vi sammenlikner de intervjuedes rapportering av aggressiv atferd i trafikken. Alle de greske privatbilistene beskrev seg selv om aggressive sjåførere, men det gjorde ikke de norske privatbilistene. De norske intervjuede privatbilistene nevnte at det hender at de noen ganger blir irriterte eller sinte når de kjører, men det virker som det forekommer relativt sjelden, og de viser det gjerne ikke til andre sjåførere. Noen av dem nevnte for eksempel at de kan himle med øynene og bli oppgitt. Dette står i kontrast til det som de greske intervjuede nevnte med fysiske og verbale gester, og til og med slåsskamper.

Vi diskuterte også andre typer atferd i trafikken, og ingen av de intervjuede norske godssjåførene sa at de forventet at andre trafikanter var uhøflige, men at de hadde opplevd det og var forberedt på at det kunne skje. De norske intervjuede sjåførene forventet generelt høflig atferd fra andre trafikanter og de forventet også at disse følger trafikklreglene. I den grad de refererte til regelbrudd, snakket de gjerne om spesielle tilfeller. De norske sjåførene forventet generelt at andre sjåførere følger fartsgrensen, særlig i boligstrøk. Noen nevnte at man kanskje forventer hastighet litt over fartsgrensen på motorveg, siden disse er egnet for høy fart, men at sjåførere følger fartsgrensene i boligstrøk fordi man må ta hensyn til myk trafikk som for eksempel barn og gående.

De norske sjåførene forventet generelt ikke at andre sjåførere kjører uten sikkerhetsbelte, muligens med unntak av noen yrkessjåførere. De forventet heller ikke at andre sjåførere kjører etter at de har drukket alkohol. På den annen side, nevnte de intervjuede at de kjenner til slik kjøring fra medier. De sa også at dette kanskje er noe som hender på sen kveld og natt, at det kanskje gjerne involverer ungdommer, men ikke nødvendigvis. De nevnte også at de hadde lest at utenlandske tungbilsjåførere kunne ha et annet forhold til alkohol. De intervjuede understreket også at det er svært sosialt uakseptabelt å kjøre med promille.

## Felles erfaringer blant profesjonelle sjåførere i Norge og Hellas

De norske bussjåførene la også vekt på at de kan bli irriterte og sinte når de samhandler med andre trafikanter, fordi disse gjerne ikke forstår tunge kjøretøys begrensninger i trafikken. De fortalte at de ikke viser denne irritasjonen til sjåførene de blir irriterte på, men at de håndterer irritasjonen sin gjennom å diskutere situasjonene med en sjåførkollega, for eksempel i lunsjen eller i en annen sammenheng. De greske profesjonelle sjåførene som ble intervjuet la også vekt på at de holde tilbake irritasjon og sinne i trafikken, fordi de har en profesjonell rolle.

De intervjuede profesjonelle sjåførene, både i Norge og Hellas understreket at andre sjåfører som ikke kjører tungbil viser en manglende forståelse for tungbilers begrensinger i trafikken: Andre sjåfører skjønner ikke at tungbiler trenger mer tid til å akselerere, at de stopper på en annen måte og at de trenger mer plass. Flere av de profesjonelle sjåførene nevnte at de har opplevd at det kan føre til irritasjon fra andre trafikanter.

Flere av sjåførene sa også at andre sjåfører ofte er veldig opptatt av å ikke havne bak store biler. En av de norske bussjåførene sa for eksempel:

«Spesielt for oss i buss, vi har forkjøringsrett ut av busslommer, men i byen er det veldig mange bilister som mener at de absolutt må forbi bussen uansett. Det forventes, de holder ikke reglene. I rushtiden er det verst, formiddag og ettermiddag i rushen når det er mye trafikk».

Noen av de profesjonelle sjåførene nevnte også at interaksjonen med syklister i bystrøk var utfordrende. De sa at de ikke klarer å få oversikt over hvor de skal, og at syklister ofte ikke følger trafikkreglene. Disse opplevelsene av andre trafikanter manglende forståelse for tungbiler i trafikken og de interaksjonsmessige utfordringene som det byr på var felles for profesjonelle sjåfører både i Norge og Hellas.

## 4.3 Arbeidsforhold med betydning for trafikksikkerhet

### 4.3.1 Data fra spørreundersøkelsen

Spørreundersøkelsen inkluderte flere spørsmål om arbeidsforhold med betydning for trafikksikkerhet. Vi spurte både bussjåførene og godssjåførene om stress og tidspress. Følgende påstand ble stilt til godssjåførene: «I min jobb opplever jeg at kunder presser/stresser sjåfører», mens bussjåførene ble bedt om å ta stilling til følgende påstand: «I min jobb opplever jeg at tidspress og tidsfrister kan gå ut over trafikksikkerheten»

Tabell 4.7: Spørsmål om tidspress og stress for godssjåfører og bussjåfører.

Gruppe	Gj.snitt	Std.av.
Norsk buss	3,38	1,412
Gresk buss	3,28	1,646
Norsk gods	2,51	1,426
Gresk gods	3,51	1,224
<b>Total</b>	<b>3,18</b>	<b>1,479</b>

Påstandene er forskjellige for buss og gods, så vi kan ikke sammenlikne resultater mellom disse to sektorene. Resultatene viser relativt like skårer for de norske og greske bussjåførene, men vi ser at de greske godssjåførene rapporterer om vesentlig mer kundepress enn det som de norske godssjåførene gjør. Forskjellen er signifikant på 1 %-nivå.

### 4.3.2 Data fra kvalitative intervjuer

De intervjuede greske bussjåførene ble spurt om arbeidsforhold med betydning for trafikksikkerhet, og de la vekt på at passasjerer er en kritisk faktor som forårsaker stress for sjåfører. I tillegg nevnte de at dårlige værforhold er den vanligste og viktigste grunnen til at de blir stresset i arbeidet. Et annet problem som de nevnte som en kilde til stress er at ruteplanen gjerne er satt opp på et kontor, og at de faktiske trafikkforholdene ofte ikke stemmer overens med det som ligger til grunn for planen. De sa også at man generelt ikke roses for sikker kjøring av egen leder.

De intervjuede greske godssjåførene ble spurt om arbeidsforhold med betydning for trafikksikkerhet, og de sa at trafikkork på grunn av høy trafikkmengde var en viktig årsak til stress og tidspress. Sjåførene som drev med distribusjonstransport nevnte også et betydelig lønnspress, spesielt for de som jobbet deltid og private næringsdrivende. Dette ble relatert til kundenes prisfokus, som påvirker lønnsnivået i sjåførenes bedrifter, i tillegg til at det kan føre til at bedriftene legger et betydelig effektivitetspress på sjåførene. De sa også at når man strever for å rekke tidsfrister, er det større sjanse for at man bryter trafikkregler, særlig knyttet til manglende tegngiving, stoppskilt, trafikklys, i tillegg til tuting og verbale utbrudd. Sist men ikke minst, ble det også nevnt at flere småbedrifter ansetter albanske eller rumenske sjåfører, som jobber for lavere lønn. Godssjåførene sa at man generelt ikke roses for sikker kjøring av egen leder. Det ble imidlertid nevnt eksempel på en gresk godsbedrift som holdt et seminar om defensiv kjøring, etterfulgt av en praktisk prøvetur for sjåførene.

De norske godssjåførene nevnte tre temaer da vi snakket om arbeidsforhold med betydning for trafikksikkerhet: 1) press og stress fra kunder eller mottakere av gods, 2) leders kommunikasjon rundt fart og bilbeltebruk og 3) den potensielle sammenhengen mellom lønn og sikkerhet. De fleste informantene sa at de kan bli stresset av tidsfrister satt av kundene. Grad av opplevd direkte press fra kunder varierte imidlertid. Noen informanter betraktet tidsfrister som en del av den nye virkeligheten innen tungtransport:

«Vi har klokkeslettleveringer å passe på, det blir ofte en stressfaktor. Det er hver dag. Men det blir en rutine til slutt det å rekke tidsfrister, så man får det inn i blodet.»

Flere av de intervjuede godssjåførene sa at deres bedrifter har fokus på fart, kjørestil og bilbeltebruk gjennom ulike organisatoriske tiltak, som for eksempel Norges Lastebileier-Forbunds tiltak «På Riktig side». I tillegg nevnte flere at deres kjøring overvåkes ved hjelp av flåtestyringssystemer, hvor de får tilbakemeldinger på fart, kjørestil, drivstofforbruk osv. Ledere og transportbedrifter kan signalisere ønsket kjøreatferd gjennom begge disse tiltakene. De fleste godssjåførene mente at det var sammenheng mellom lønn og arbeidsforhold og sikkerhet. De var enige om at den foretrukne og sikre lønnsordningen var timelønn og overtidsbetaling. Prestasjonsbasert lønn, for eksempel basert på antall kjørte kilometer, ble sett på som noe som kan føre til usikker kjøring, fartsovertredelser og brudd på kjøre- og hviletid. På den annen side, ble det nevnt at timelønn og overtidsbetaling er relatert til sikker kjøring.

De intervjuede norske bussjåførene nevnte alle mulighetene for å bli stresset av passasjerene sine, men de ble det i ulik grad. De fleste nevnte at de forholder seg til passasjerer som er stresset, eller som ikke rekker korresponderende transport osv. og som viser sin misnøye med det. Da vi spurte om de kunne gi eksempler på at kunder presser/stresser sjåfører, sa en av bussjåførene at:

«Det er alt fra den lille kommentaren med at de ser på klokka når de kommer på bussen og sier at du er sen, til at de kjefter på oss fordi vi er sene. Det skjer nok to til tre ganger i uka for min del.»



De fleste bussjåførene la imidlertid vekt på at det ikke er noe de kan gjøre med forsinkelser, og at de ikke må la seg stresse: «Hvis jeg blir 10 min forsinket så blir jeg det, jeg prøver ikke å kjøre inn igjen de ti minuttene». En av de intervjuede sa at i enkelte områder i landet så setter trafikksekskap rutetider som er vanskelig å holde. Dersom busselskapene «tvinges» til å holde slike rutetider, for eksempel gjennom bøter, så kan det føre til usikker sjåføratferd.

## 4.4 Aggressiv kjøring

### 4.4.1 Data fra spørreundersøkelsen

En sammenlikning av de fire gruppenes skårer på indeksen for aggressiv kjøring (min: 3 poeng, maks 21 poeng) viser at privatbilister i Norge skårer 4.3 poeng, mens profesjonelle i Norge skårer 4.7 poeng. Private bilister i Hellas skårer 5.7 poeng, mens profesjonelle i Hellas skårer 5.8 poeng. Indeksen for aggressiv kjøring var signifikant (1 %-nivå) og svakt positivt korrelert med sjåførenes ulykkesinvolvering (Pearsons R: .102). Vi gjennomførte post-hoc-tester (Tukey) for å undersøke om forskjellene mellom gruppenes gjennomsnittskårer var statistisk signifikant forskjellige. Vi fant ikke signifikante forskjeller mellom private og profesjonelle sjåfører i hvert land på indeksen for aggressiv kjøring, men vi gjorde det for hver gruppe på tvers av land (på 1% -nivå). Dette kan tyde på forskjellige nasjonale trafikksikkerhetskulturer i de to landene, som er felles for private og profesjonelle sjåfører.

I tabell 4.8 viser vi resultater fra tre lineær regresjonsanalyser hvor vi undersøker hvilke uavhengige variabler som påvirker aggressiv kjøring i tre grupper: 1) både profesjonelle og private sjåfører i Norge og Hellas, 2) bare profesjonelle sjåfører i begge land og 3) bare private sjåfører i begge land. De fem første uavhengige variablene i de tre modellene er like, deretter introduseres variabler som er unike for enten profesjonelle sjåfører eller privatbilister. Tabellen presenterer standardiserte beta koeffisienter. Bidragene til de forskjellige uavhengige variablene på de avhengige variablene kan derfor sammenlignes direkte.

Tabell 4.8: Lineare regresjonsanalyser for tre grupper. Avhengig variabel: «Aggressiv kjøring» Standardiserte beta koeffisienter (signifikante koeffisienter i fet skrift).

Variabler	Begge grupper	Profesjonelle	Private
<b>Kjønn (Mann: 1, Kvinne; 2)</b>	<b>-0,084***</b>	-0,040	<b>-0,092***</b>
<b>Aldersgruppe</b>	<b>-0,080***</b>	<b>-0,081*</b>	<b>-0,093***</b>
Nasjonalitet (Norsk: 1, Gresk: 2)	-0,009	0,08	-0,001
<b>Nasjonal TSK: Aggresjon/brudd</b>	<b>0,311***</b>	0,289***	<b>0,122***</b>
<b>Nasjonal TSK: Regelfølgning/høflighet</b>	0,016	0,045	0,011
<b>Gresk øy (Andre: 1, Gresk øy: 2)</b>	<b>0,131***</b>		0,089**
<b>Organisatorisk sikkerhetskultur</b>		-0,119**	
<b>Utdannelse</b>			<b>-0,061*</b>
<b>Profesjonell Gresk (Andre: 1, Prof. gresk: 2)</b>	0,027		
<b>Tidspress/stress</b>		0,125**	
<b>Farlig gods (Andre: 1, Farlig gods: 2)</b>		-0,027	
<b>Stasjonsvogn (1: Andre, 2: Stasjonsvogn)</b>			-0,005
<b>Venners TSK</b>			<b>0,287***</b>
<b>Sektor fokus på sikkerhet</b>		<b>0,104*</b>	
<b>Nasjonal TSK: Individuell frihet</b>	<b>0,136***</b>		
<b>Nasjonal TSK: Paternalisme</b>	0,007		
<b>Justert R2</b>	0,182	0,146	0,223

\* p < 0,1 \*\* p < 0,05 \*\*\* p < 0,01

Dersom vi ser på de fem første variablene som er like i de tre modellene, ser vi for det første at nasjonal trafikksikkerhetskultur (TSK) målt som aggresjon/brudd bidrar sterkest i de to første analysene (begge grupper og profesjonelle) og nest sterkest i den siste (private). Dette indikerer at respondenter som forventer mer aggressiv og risikofylt kjøring fra sjåfører fra sitt eget land, kjører mer aggressivt selv. Vi har sett at dette gjelder de greske respondentene.

For det andre, ser vi at alder bidrar signifikant i alle analysene, og indikerer mindre aggressiv kjøring med økt alder. For det tredje, bidrar kjønn signifikant i to av analysene, og indikerer at kvinner kjører mindre aggressivt. Et fjerde viktig funn er at nasjonalitet ikke bidrar signifikant. Det kan derfor se ut til at den nasjonale påvirkningen på kjørestil i dette tilfellet først og fremst formidles gjennom nasjonal trafikksikkerhetskultur. Endelig ser vi også at nasjonal trafikksikkerhetskultur, målt som individuell frihet til å ta risiko i trafikken, er den variabelen som bidrar nest sterkest til aggressiv kjøring i analysen som involverer begge gruppene.

Når vi ser nærmere på variablene som påvirker den aggressive kjøringen til de profesjonelle sjåførene, ser vi at god organisatorisk sikkerhetskultur er relatert til mindre aggressiv kjøring og motsatt. Det indikerer at (effekten av nasjonalitet på) aggressiv atferd i trafikken i noen grad kan forebygges gjennom å arbeide systematisk med organisatorisk sikkerhetskultur i transportbedrifter. Tidspress/stress bidrar, ikke uventet, til økt forekomst av aggressiv kjøring blant de profesjonelle sjåførene. Sektorfokus på sikkerhet bidrar også signifikant til økt aggressiv kjøring, og det er vanskelig å forklare. Det kan skyldes at de greske profesjonelle sjåførene rapporterer om høyere fokus på sikkerhet og høyere grad av aggressiv kjøring. Generelt fant vi at nasjonal trafikksikkerhetskultur var viktigere for de profesjonelle sjåførenes eventuelle aggressive kjøring enn arbeidsrelaterte og organisatoriske variabler, selv om det er viktig å påpeke at organisatorisk sikkerhetskultur også bidro signifikant.

Når vi ser nærmere på privatbilistene, ser vi først og fremst at venners trafikksikkerhetskultur er den variabelen som bidrar sterkest. Denne variabelen var også med i analysene for begge grupper. Privatbilister fra den greske øya skårer signifikant høyere på indeksen for aggressiv kjøring (7,1 poeng mot 4,8 poeng for de andre gruppene og 5,1 poeng for Athen). Utdannelse bidrar negativt til aggressiv kjøring; det betyr mindre aggressiv kjøring med økende utdanning.

Når vi sammenlikner de justerte  $R^2$  verdiene, ser vi at analysen med begge grupper forklarer omtrent 18 % av variasjonen i de private og profesjonelle sjåførenes aggressive kjøring, og omtrent 15 % i variasjonen til de profesjonelle sjåførenes aggressive kjøring. Analysen som kun involverer de private har noe høyere forklaringskraft og forklarer 22 % av variasjonen i deres aggressive kjøring.

#### 4.4.2 Data fra kvalitative intervjuer

De greske privatbilistene beskrev seg selv og andre greske sjåfører som irriterte i trafikken. De forklarte dette ved å vise til utfordrende trafikforhold og tidspress. De nevnte at disse forholdene fører til spenning og nervøsitet, samtidig som andre trafikanters uforutsigbare kjøring gir dem en konstant følelse av årvåkenhet og uro. De sa at dette er forhold som oppstår, om ikke hver dag, så veldig ofte. Alle de greske bussjåførene nevnte også at de ofte blir sinte på andre førere, men at de prøver å holde seg rolige, fordi de er profesjonelle og fordi de også er bevisste på at de har passasjerer. Alle de greske lastebilsjåførene fortalte om uheldige hendelser i trafikken, noen ganger daglig. De sa at det er vanlig i Hellas å signalisere sinne og irritasjon gjennom upassende ikke-verbale gester, upassende språk og tuting. De mente også at dette har blitt verre på grunn av finanskrisen; at greske sjåfører har blitt mer ansente i de siste årene av finanskrisen og at det medfører at de har lettere for å eksplodere i trafikken. Når de beskrev sin egen kjøring, sa de at graden av sinne i trafikken blir mindre med økende alder. De sa også at de har et spesielt ansvar overfor andre trafikanter når de kjører et tungt kjøretøy, og at de derfor må holde øye med dem. De understreket at det å kjøre er levebrødet deres og at de derfor må oppføre seg profesjonelt i trafikken. Alle andre sjåfører er «bare ute på vegene», de er ikke profesjonelle sjåfører.

Flertallet av de norske privatbilistene nevnte at det hender at de noen ganger blir irriterte eller sinte når de kjører. Det ser imidlertid ikke ut til at dette er et utbredt kjennetegn ved kjøringen til de norske sjåførene vi intervjuet. For det første, forventet de i liten utstrekning irritasjon og sinne fra andre sjåførere. For det andre, forekom irritasjon og sinne relativt sjelden hos de vi intervjuet, og de omtalte ikke seg selv som «irriterte sjåfører», slik alle de greske privatbilistene gjorde. Kun én nevnte at vedkommende ble irritert daglig. En annen nevnte at de kan skje tre-fire ganger i året. For det tredje viser de ikke nødvendigvis irritasjonen til andre sjåførere. Noen av dem nevnte for eksempel at de kan bli oppgitt over andre sjåførere, og at de kanskje himler med øynene, men at de ikke viser det. To nevnte at de tuter, en nevnte at vedkommende kan kjøre tettere på bilen foran, to andre nevnte blinking med lys. Det er i kontrast til de greske privatbilistene, som omtalte aggressiv kommunikasjon mellom sjåførere som relativt dagligdags.

Det ser også ut til at årsakene til irritasjon er annerledes blant de norske og de greske sjåførene. Mens de greske sjåførene gjerne ble irriterte over andre trafikanters uforutsigbare atferd, og beskrev trafikkbildet som uforutsigbart, ble flere av de norske privatbilistene vi intervjuet også irritert over «umoralsk oppførsel» blant andre sjåførere. Dette kan for eksempel være det å snike seg forbi andre biler ved fletting, manglende tegngiving eller dårlig kommunikasjon. De nevnte også de ble irriterte over uforsiktig kjøring, for eksempel andre som kjører mens de snakker i mobil, hårreisende forbikjøring osv. Dette er annerledes enn i Hellas, hvor kilden til privatbilistenes irritasjon i større grad var uforutsigbar atferd. Selv om de greske informantene også irriterte seg over farlig kjøring, kan det kanskje se ut til at de norske sjåførene i enda større grad knyttet moral til trafiksikkerhet. De understreket ofte i høyere grad at farlig kjøring er moralsk betenkelig, at det ikke er akseptert i samfunnet, og uforsiktig kjøring er unntak og spesielle tilfeller som trenger forklaring. Dette er imidlertid spekulasjon, og må undersøkes videre i fremtidig forskning. Det at de fleste norske sjåførene sier at de kan bli irritert, men ikke viser det, indikerer at dette er relatert til kultur, altså normer for atferd. Det er ikke like akseptert eller vanlig å vise aggresjon i trafikken i Norge som i Hellas. I den grad de norske sjåførene blir irriterte, ser det ut til at de i mindre grad viser det enn det greske sjåfører gjør.

Da de ble spurt om de blir irriterte eller sinte når de kjører lastebil, svarte de fleste godssjåførene som vi intervjuet ja. Hvor ofte de ble irriterte varierte imidlertid mellom flere ganger om dagen, til én gang i måneden eller mindre. De nevnte at de kan bli irriterte av privatbilister som ikke forstår at tunge kjøretøy trenger fart når de skal opp bakker, eller at de trenger mer plass til å manøvrere generelt og at de trenger noe mer spillerom fra andre sjåførere når det er vinterføre. Manglende bruk av blinklys var også en vanlig irritasjonsfaktor. Det er imidlertid viktig å påpeke at de fleste godssjåførene sa at de ikke viser det når de er sinte i trafikken, og hvis de gjør det, signaliserer de denne irritasjonen ved å blinke med lysene eller, i sjeldne tilfeller, ved hjelp av tuting. Noen nevnte imidlertid at de kunne bruke fingeren eller knyttneven. Dette var mer vanlig for yngre sjåførere enn de mer erfarne.

De fleste norske bussjåførene sa at de også kan bli irriterte når de kjører i trafikken, og de forklarte det særlig med andre sjåførers manglende forståelse for tungbilers behov i trafikken. De nevnte gjerne at andre privatbilister ofte ikke vil ha et tungt kjøretøy foran seg, eller de vil ikke forholde seg til tunge kjøretøy i nærheten av seg.

«Jeg prøver så godt som mulig å ikke vise det [irritasjon] på noen som helst måte. Trafikanter har ulik grad av trafikkforståelse, og vi kjører mye mer enn andre sjåførere. De mest provoserende trafikantene er de eplekjekke som skal forbi for enhver pris, det irriterer meg mer enn de som ikke kjører korrekt eller gjør feil.»

Da vi spurte om hvor ofte de blir irriterte, svarte de alt fra annenhver måned til en gang i uka. Alle bussjåførene sa at de ikke viser irritasjon; at de må være profesjonelle. Flere sa også at graden av irritasjon over andre sjåførere er noe som har blitt svekket når de blir eldre; de lærer seg å stenge det ute og forvente all slags atferd, ikke la seg overraske og bare «akseptere at det er slik». Én sa at han unntaksvis kan vise sin irritasjon til andre sjåførere, ved å tute. Alle sa at de først og fremst får utløp for frustrasjonen og irritasjonen sin ved å diskutere det med andre kolleger etterpå. De sa for eksempel: «Personlig bruker jeg å ikke vise det, man prøver å holde det inni seg. Så blir det en diskusjon i kantina etterpå», eller:

«Jeg går ikke rundt og klager og skriker, men jeg snakker med andre kollegaer om det når for eksempel en tulling har kjørt galt. Når jeg får snakket ut om det så blir jeg ferdig med det. Faktisk så ender det opp med at man blir mer konsentrert selv. Men jeg kjenner kollegaer som kan bli ampre. Som sagt, folk er forskjellige.»

## 4.5 Kjøring over fartsgrensene

### 4.5.1 Data fra spørreundersøkelsen

En sammenlikning av de fire gruppernes skårer på indeksen for kjøring over fartsgrensen (min: 2 poeng, maks 14 poeng) viser at privatbilister i Norge skårer 5.1 poeng, mens profesjonelle i Norge skårer 4.5 poeng. Private bilister i Hellas skårer 5.1 poeng, mens profesjonelle i Hellas skårer 4 poeng. Indeksen for kjøring over fartsgrensen var ikke signifikant korrelert med sjåførenes ulykkesinvolvering. Vi gjennomførte post-hoc-tester (Tukey) for å undersøke om forskjellene mellom gruppernes gjennomsnittsskårer var statistisk signifikant forskjellige. Vi fant statistiske signifikante forskjeller mellom privatbilister i Norge og profesjonelle sjåførere Hellas, og mellom private og profesjonelle i Hellas. Vi fant ikke signifikante forskjeller mellom private og profesjonelle sjåførere i Norge når det gjelder kjøring over fartsgrensen.

I tabell 4.9 viser vi resultater fra tre lineær regresjonsanalyse hvor vi undersøker hvilke uavhengige variabler som influerer kjøring over fartsgrensen i de tre gruppene. De fem første uavhengige variablene i de tre modellene er like, deretter introduseres variabler som er unike for blant annet profesjonelle og private sjåførere. Tabellen presenterer standardiserte beta koeffisienter.

Tabell 4.9: Lineare regresjonsanalyser for tre grupper. Avhengig variabel: "Kjøring over fartsgrensen" Standardiserte beta koeffisienter.

Variabler	Begge grupper	Profesjonelle	Private
Kjønn (Mann: 1, Kvinne; 2)	-0,021	0,052	<b>-0,085**</b>
Aldersgruppe	<b>0,099***</b>	0,081	<b>0,093***</b>
Nasjonalitet (Norsk: 1, Gresk: 2)	<b>-0,132***</b>	<b>-0,120*</b>	<b>-0,236***</b>
Nasjonal TSK: Aggresjon/brudd	<b>0,158***</b>	<b>0,117**</b>	<b>0,129***</b>
Nasjonal TSK: Regelfølgning/	<b>0,049*</b>	0,007	0,036
Gresk øy (Andre: 1, Gresk øy: 2)	<b>0,199***</b>		<b>0,139***</b>
Organisatorisk sikkerhetskultur		<b>0,100*</b>	
Utdannelse			-0,051
Profesjonell Gresk (Andre: 1, Prof. gresk: 2)	<b>-0,075**</b>		
Tidspress/stress		0,041	
Farlig gods (Andre: 1, Farlig gods: 2)		-0,012	
Stasjonsvogn (1: Andre, 2: Stasjonsvogn)			-0,008
Venners TSK			<b>0,167***</b>
Sektor fokus på sikkerhet		-0,006	
Nasjonal TSK: Individuell frihet	<b>0,172***</b>		
Nasjonal TSK: Paternalisme	<b>-0,086***</b>		
Justert R2	0,092	0,012	0,089

\* p < 0,1\*\* p < 0,05 \*\*\* p < 0,01

Dersom vi ser på de fem første variablene som er like i de tre modellene, ser vi for det første at nasjonalitet ser ut til å være den uavhengige variabelen som bidrar sterkest i analysene. Denne variabelen bidrar negativt, noe som betyr at gresk nasjonalitet var knyttet til mindre kjøring over fartsgrensen.

For det andre ser vi at nasjonal trafikksikkerhetskultur (aggresjon/brudd) bidrar signifikant i alle analysene. Dette tyder på en sammenheng mellom respondentenes fartsatferd og graden av brudd og aggresjon som de tilskriver andre sjåførere i eget land.

For det tredje, ser vi at alder bidrar signifikant i to av analysene, og indikerer mer kjøring over fartsgrensen ved økt alder. Dette er vanskelig å forklare og kan skyldes mer kjøring over fartsgrensen og noe høyere alder i det norske utvalget. For det fjerde bidrar kjønn signifikant og negativt i analysen av de private, og indikerer at kvinner kjører mindre over fartsgrensen kontrollert for nasjonalitet, alder, utdannelse osv. Endelig ser vi også at nasjonal trafikksikkerhetskultur, målt som individuell frihet til å ta risiko i trafikken, er den variabelen som bidrar sterkest til kjøring over fartsgrensen i analysen som involverer begge gruppene. Dette indikerer at sjåførere som vektlegger individets frihet til å ta risiko i større grad «tar seg den friheten» å kjøre over fartsgrensen. I tråd med dette, ser vi motsatt effekt av nasjonal trafikksikkerhetskultur, målt som paternalisme.

Når vi ser nærmere på variablene som påvirker de profesjonelle sjåførene, ser vi at organisatorisk sikkerhetskultur bidrar positivt. Dette er vanskelig å forklare, og kan være relatert til nasjonale forskjeller i fartsatferd og organisatorisk sikkerhetskultur (dvs. høye nivåer av begge i det norske utvalget). Ingen av de andre arbeidsrelaterte eller organisatoriske variablene bidrar signifikant.

Når vi ser nærmere på de privatbilistene, ser vi først og fremst at nasjonalitet er den variabelen som bidrar sterkest og negativt, til kjøring over fartsgrensen. Det reflekterer lavere grad av kjøring over fartsgrensen blant de greske respondentene. Venners trafikksikkerhetskultur bidrar nest sterkest, og indikerer en sammenheng mellom atferden til respondentene og deres oppfatninger av atferden til egne venner som kjører bil jevnlig. Variabelen som bidrar tredje sterkest til privatbilistenes kjøring over fartsgrensen er gresk øy. Det tyder på mer kjøring over fartsgrensen blant respondentene på den greske øya, kontrollert for de andre variablene i modellen, inkludert kjønn og alder. Denne variabelen ble inkludert fordi respondentene fra greske øya hadde høyest gjennomsnittlig score på indeksen for kjøring over fartsgrensen (7 poeng i forhold til gjennomsnittet på 4,8 poeng). Siden vi kontrollerer for kjønn og alder, ser det ikke ut til at den høyere skåren på den greske øya nødvendigvis skyldes utvalgs effekter. Det er interessant at effekten av den greske øya på kjøring over fartsgrensen er motsatt av nasjonalitet (det vil si mindre kjøring over fartsgrensen for greske sjåførere men mer kjøring over fartsgrensen for sjåførere fra den greske øya). Dette tyder på at bilførere fra den greske øya er forskjellige fra de andre greske sjåførene i utvalget.

Når vi sammenlikner de justerte  $R^2$  verdiene, ser vi at analysen med begge grupper forklarer omtrent 9 % av variasjonen i de private og profesjonelle sjåførenes over fartsgrensen. Dette er lavt, og tyder på en dårlig modell. Verdien er enda lavere i analysen som kun involverte de profesjonelle sjåførene: 0.012, som betyr at denne analysen forklarte 1 % av variasjonen. Dette er svært lavt. Analysen som kun involverer de private forklarer 9 % av variasjonen i deres kjøring over fartsgrensen.

#### 4.5.2 Data fra kvalitative intervjuer

Alle de greske privatbilistene mente at kjøring over fartsgrensen ofte forekommer, og at det er en viktig årsak til ulykker. De snakket imidlertid om fartsgrensene på litt ulike måter. Bl.a. snakket de om hvordan fartsgrensene ofte kan være for lave og ikke i tråd med virkeligheten. De snakket også om hvordan trafikanter kunne føle seg «fanget» på vegen, og at de ofte kan kjøre over fartsgrenser når de kjører på åpne motorveger eller på veger uten trafikk.

De greske bussjåførene sa at de gjerne kjører under fartsgrensene, enten på grunn av fartssperren og tachografen, eller fordi de har passasjerer ombord og for alt i verden vil unngå å bli involvert i en ulykke. Generelt overholder de fartsgrensene, fordi det ikke er lett å akselerere med, eller håndtere store kjøretøy i trange gater. Informantene nevnte at det, som et unntak, hender at de kan akselerere noe mer og bryte fartsgrensen på noen deler av motorvegen. Sjåførere i private bussbedrifter nevnte at de noen ganger kan ha hastverk på grunn av et stramt program, og at selv om de ikke bryter fartsgrensen, kan kjøre relativt fort i trange gater eller boulevarder, noe som også er farlig. De mente at lederne hadde skylden for slike situasjoner med stress og tidspress.

De greske godssjåførene sa at de kjører saktere enn fartsgrensene i byområdet, men at de kan kjøre opp mot fartssperren (89 km/t) på motorveger, og at de i noen tilfeller kan kjøre over fartsgrensen på motorveger. De sa også at deres valg av fart avhenger av tidspress og press for når en vare skal leveres, fra kunder eller fra ledelsen. De sa også at de velger fart på bakgrunn av værforhold, og at de også tar veggrep og dekkenes tilstand i betraktning når de vurderer dette. De sa også at det å være oppmerksom og kjøre sakte sørger for at de beholder jobben, fordi hyppige fartsbøter og gjentatte materiellskader kan være legitime grunner til å gi en sjåfør sparken.

De norske privatbilistene mente at bilister i Norge generelt tar hensyn til fartsgrensen i boligområder når de kjører, men at man gjerne kan kjøre litt over fartsgrensen for eksempel på motorveger. De sa for eksempel at: «...folk holder seg til fartsgrensen. Mer eller mindre, det er en og annen rabiater, men de er ganske få.» Igjen ser vi at usikker atferd omtales som unntak, og knyttes til spesielle motiver; det vil si at de som kjører usikkert omtales som «rabiater» og spesielle og ikke «regelen». Noen kontrasterte også fartsatferden på norske veger til kjørestilen andre steder i verden. De nevnte også at middelaldrende menn og unge bilister gjerne kan kjøre over fartsgrensen. De nevnte også at det med fart kan ha med subkulturer å gjøre blant unge, i noen geografiske regioner (for eksempel rånere i Østfold). Da vi spurte de intervjuede norske privatbilistene om deres egen atferd, sa de at de stort sett tar hensyn til fartsgrensen, men at de kan kjøre litt over, ta hensyn til at speedometeret viser litt over osv. De kjørte generelt ikke mye over fartsgrensen, men litt. De hadde historier om høy fart, men de var gjerne fra yngre år.

Da vi snakket med de norske godssjåførene om deres fartsvalg, sa de fleste at trafikk, infrastruktur og værforhold påvirker hvor fort de kjører. Et par informanter nevnte at de pleier å kjøre fort på motorveger dersom det er midt på natten. Men på dagtid opplyste sjåførene om at de for det meste følger fartsgrensene, eller at de kjører litt over fartsgrensen for å følge trafikken, dersom forholdene tillater det. I boligområder kjører de for det meste ved eller under fartsgrensen på grunn av fotgjengere og muligheten for uforutsette hendelser. I tillegg, nevnte de norske godssjåførene at deres ledere både på ulike måter påvirket deres fartsvalg. Dette gjorde lederne ved å understreke at sjåførene skal velge fart etter forholdene og fartsgrensene. Spesielt sjåfører av farlig gods sa at de får beskjed fra sine ledere om å kjøre forsvarlig. De fleste nevnte fartssperrene på kjøretøyene, som er sperret på 90 km/t. Flere godsbedrifter i Norge har også valgt å sette fartssperren lavere enn det. De intervjuede nevnte også at deres ledere bruker flåtestyringssystemer for å holde oversikt over kjøretøyenes hastighet og kjøreatferd (fart, nedbremsing, krenkning, G-krefter, akselerasjon etc.). Noen av de intervjuede følte seg overvåket, mens andre så det som en viktig grunn til å snakke om hastighet generelt, for eksempel på sjåførmøter i bedriften:

«Vi har flåtestyringssystemer i våre kjøretøy, så vi blir overvåket. Hver av oss får en personlig rapport en gang i måneden om hvordan vi har kjørt, det vil si om vi har svingt eller bremsset brått. Resultatene fra disse rapportene blir diskutert på sjåførmøtene hvert kvartal, hvor vi snakker om hvordan det står til med bedriften. Men ingen blir straffet for det.»

Flere av de intervjuede nevnte også at deres bedrifter deltar i programmer for trafikksikkerhets og føreratferd, for eksempel Norges Lastebileier-Forbunds (NLF) «På Riktig Side» (NLF, 2017).

De norske bussjåførene sa også at de gjerne kjører på eller under fartsgrensene. Da vi spurte dem om hva som påvirker deres fartsvalg, sa de for eksempel:

«I boligområder er det fartsgrensen og hva som er trafikkbilde som påvirker fartsvalget mitt, om det er fotgjengere og syklistene osv. Det samme gjelder for motorveg, hastigheten på vegen og kjøring etter trafikkbildet. Vi prøver å forholde oss til fartsgrense som er gitt i de ulike vegtypene.»

Det ble også nevnt at det ikke er mulig å kjøre over fartsgrensene på en god del veger på grunn av tilstanden på vegene. Som de greske bussjåførene sa flere også at de gjerne kjørte lite på motorveger og mer på veger i byområder med mye trafikk osv., slik at det å kjøre over fartsgrensen i liten grad er en relevant problemstilling.



«I boligområder er det først om fremst fokus på hva som kan komme frem forbi neste hekk, fotballer, barn osv. I boligområder er det også hyppigere politikontroller enn andre steder, så jeg kjører ikke fortere enn fartsgrensen og tilpasser farten etter hva som skjer rundt deg.»

I tillegg nevnte de også at bussene har fartssperre på 90 km/t. De norske bussjåførene nevnte også at det er mange fartsdumper i boligområder, og at de i stor grad påvirker deres fartsvalg. Noen av de norske bussjåførene nevnte også at de, som godssjåførene har flåtestyringssystemer i bussene, som gjør at bedriften kan følge med på deres fartsvalg og kjøring generelt:

«Ja, vi har et overvåkningssystem i alle våre busser som registrerer hvor vi er til enhver tid, og som registrerer om vi bremses og krenger svinger osv. Kjøremønsteret blir kontinuerlig loggført, så vi blir kontinuerlig overvåket. Vi har og en avtale i bedriften at ledere kun skal bruke det som er loggført i overvåkningssystemet i et større perspektiv for å sette fokus på ting som kan være et problem, ikke for å henge ut enkeltindivider.»

Vi spurte også bussjåførene om stress fra passasjerer og tidspress, for å vurdere om dette kan påvirke deres fartsvalg. De sa gjerne at de i liten grad blir stresset, og at dette er noe de har lært seg å leve med. Flere nevnte at de har lært seg å håndtere ytre forhold som påvirker deres egen situasjon, og at de ikke blir stresset av det, fordi dette er forhold som de ikke kan gjøre noe med. De sa at de i slike tilfeller legger vekt på å si fra så høflig som mulig til passasjer om at de ikke rekker tidsskjemaet.

## 4.6 Promillekjøring

### 4.6.1 Data fra spørreundersøkelsen

En sammenlikning av de fire gruppernes skårer på variabelen for kjøring med promille: «Kjører når du mistenker at du kan ha høyere promille enn tillatt» (min: 1 poeng, maks 7 poeng) viser at privatbilister i Norge skårer 1 poeng, mens profesjonelle i Norge skårer 1.1 poeng. Private bilister i Hellas skårer 1.4 poeng, mens profesjonelle i Hellas skårer 1 poeng. Indeksen for kjøring med promille var ikke signifikant korrelert med sjåførenes ulykkesinvolvering. Vi gjennomførte post-hoc-tester (Tukey) for å undersøke om forskjellene mellom gruppernes gjennomsnittskårer var statistisk signifikant forskjellige. Vi fant kun signifikante forskjeller mellom privatbilister fra Hellas og alle de andre gruppene. Dette er delvis i samsvar med vår hypotese, fordi det indikerer en høyere forekomst av kjøring med promille blant privatbilister. En tovegs Anova viste en signifikant interaksjonseffekt mellom nasjonalitet og privat/profesjonell på promillekjøring. Det betyr at effekten av å være privat/profesjonell på promillekjøring er ulik i de to landene vi studerer.

I tabell 4.10 viser vi resultater fra tre lineær regresjonsanalyse hvor vi undersøker hvilke uavhengige variabler som influerer promillekjøring i de tre gruppene. De fem første uavhengige variablene i de tre modellene er like, deretter introduseres variabler som er unike for blant annet profesjonelle og private sjåførere. Tabellen presenterer standardiserte beta koeffisienter.

Tabell 4.10: Lineære regresjonsanalyser for tre grupper. Uavhengig variabel: «Kjører når du mistenker at du kan ha høyere promille enn tillatt» Standardiserte beta koeffisienter.

Variabler	Begge grupper	Profesjonelle	Private
Kjønn (Mann: 1, Kvinne; 2)	<b>-0,077***</b>	-0,062	<b>-0,077**</b>
Aldersgruppe	-0,029	<b>-0,096**</b>	-0,009
Nasjonalitet (Norsk: 1, Gresk: 2)	<b>0,119***</b>	<b>-0,240***</b>	<b>0,119***</b>
Nasjonal TSK: Aggresjon/brudd	<b>0,204***</b>	<b>0,282***</b>	0,055
Nasjonal TSK: Regelfølgning/	0,024	0,068	0,005
Gresk øy (Andre: 1, Gresk øy: 2)	<b>0,123***</b>		<b>0,097**</b>
Organisatorisk sikkerhetskultur		0,068	
Utdannelse			-0,004
Profesjonell Gresk (Andre: 1, Prof. gresk: 2)	<b>-0,231***</b>		
Tidspress/stress		0,064	
Farlig gods (Andre: 1, Farlig gods: 2)		<b>-0,088*</b>	
Stasjonsvogn (1: Andre, 2: Stasjonsvogn)			0,009
Venners TSK			<b>0,192***</b>
Sektor fokus på sikkerhet		0,060	
Nasjonal TSK: Individuell frihet	<b>0,108***</b>		
Nasjonal TSK: Paternalisme	0,007		
Justert R2	0,128	0,085	0,142

\* p < 0,1 \*\* p < 0,05 \*\*\* p < 0,01\*\*\*

Når vi ser på de fem første variablene som er like i de tre analysene, ser vi for det første at nasjonalitet bidrar sterkt i alle analysene. Det er interessant å se at effekten av nasjonalitet er ulik for private og profesjonelle sjåfører: den er positiv for de første og negativ for de andre. Det indikerer at når vi ser kun på de profesjonelle, så er det å være gresk relatert til lavere grad av promillekjøring, mens det er motsatt for privatbilistene. Dette så vi også i analysen av begge gruppene, hvor gresk bidro positivt, mens profesjonell gresk bidro negativt.

For det andre ser vi at nasjonal trafikksikkerhetskultur (aggresjon/brudd) bidrar signifikant i de to første analysene, men ikke i den som kun inkluderer privatbilistene. Effekten av nasjonal trafikksikkerhetskultur indikerer at respondentene som forventer høyere grad av aggresjon og brudd blant sjåfører i sitt eget land rapporterer om høyere grad av kjøring under alkoholpåvirket tilstand, og motsatt.

For det tredje, bidrar kjønn signifikant og negativt i analysen av begge grupper og i analysen av de private. Det indikerer at kvinner kjører mindre med promille, kontrollert for nasjonalitet, alder, utdannelse osv. Det at effekten av kjønn ikke er signifikant for de profesjonelle, skyldes nok liten kjønnsvariasjon i denne gruppen: de profesjonelle består stort sett av menn. Endelig ser vi også at nasjonal trafikksikkerhetskultur, målt som verdsettingen av individuell frihet til å ta risiko i trafikken, bidrar signifikant til promillekjøring i analysen som involverer begge gruppene.

Når vi ser nærmere på variablene som påvirker de profesjonelle sjåførene, kan det først nevnes at analysene viser at det å være profesjonell (gresk) sjåfør er den variabelen som er sterkest relatert til lavere grad av promillekjøring. Det å kjøre farlig gods bidrar signifikant og negativt, noe som indikerer lavere grad av kjøring med promille blant sjåførere som kjører farlig gods. Alder bidrar signifikant og negativt, og indikerer lavere grad av promillekjøring ved økt alder. Generelt fant vi imidlertid at nasjonal trafikksikkerhetskultur og nasjonalitet var viktigere for de profesjonelle sjåførenes eventuelle kjøring med promille enn arbeidsrelaterte og organisatoriske variabler. På bakgrunn av analysene, er det derfor vanskelig å peke på hvilke faktorer som bidrar til den betydelige effekten av det å være profesjonell sjåfør på promillekjøring. Det har antakelig noe med arbeidskonteksten å gjøre (en del promillekjøring skjer antakelig i forbindelse med fest, gjerne i helgen og evt. på kvelden og natten) og graden av profesjonalitet (det er antakelig færre som har promille i arbeidssituasjoner enn i fritiden, og det skjer antakelig sjeldnere for profesjonelle sjåførere enn andre, siden det medfører økt risiko for ulykkesinvolvering).

Nasjonal trafikksikkerhetskultur bidrar ikke signifikant i analysen som kun involverer privatbilistene. Venners trafikksikkerhetskultur var den variabelen som bidro sterkest til de private eventuelle kjøring med promille, i tillegg til (gresk) nasjonalitet og variabelen Gresk øy. Bidraget til venners trafikksikkerhetskultur betyr at vi ser en sammenheng mellom private sjåførers eventuelle promillekjøring og graden av brudd i trafikken som de tilskrev egne venner som kjører bil jevnlig. I tillegg ser vi at det å være gresk privatbilist også er relatert til høyere grad av promillekjøring, og at det å være bilist på den greske øya i utvalget er relatert til enda høyere grad av promillekjøring. Det å være kvinne er relatert til lavere grad av promillekjøring.

Når vi sammenlikner de justerte  $R^2$  verdiene, ser vi at analysen med begge grupper forklarer omtrent 12 % av variasjonen i de private og profesjonelle sjåførenes kjøring med promille. Dette er relativt lavt. Verdien er noe lavere i analysen som kun involverer de profesjonelle sjåførene: 0.085, som betyr at denne analysen forklarer 9 % av variasjonen i deres kjøring med promille. Analysen som kun involverte de private forklarer 14 % av variasjonen i deres kjøring med promille.

#### 4.6.2 Data fra kvalitative intervjuer

De greske privatbilistene omtalte det å kjøre under alkoholpåvirkning som en vanlig situasjon, både i Athen og på den greske øya, spesielt i sommerferien med turister. Flertallet av de intervjuede sa at de har sett eller kjenner til mange tilfeller av kjøring i alkoholpåvirket tilstand.

«Det er en veldig vanlig ting, spesielt om sommeren, ikke bare med turister, men med lokalbefolkningen også .... mange ulykker har skjedd fordi de drikker og kjører»

De greske privatbilistene forklarte den relativt høye forekomsten av kjøring i alkoholpåvirket tilstand ved at sjåførere gjerne har overdreven tro på at de kan kjøre like sikkert selv om de er alkoholpåvirket, at sjansene for å bli oppdaget av politiet er små, at avstandene er så korte, at «det er liten sjanse for en ulykke». I tillegg nevnte de at spesielt i Athen, så er det å ta taxi hjem etter å ha drukket alkohol en «helt fremmed mentalitet».

De norske privatbilistene understreket at det er svært sosialt uakseptabelt å kjøre med promille, og de forventet heller ikke at andre sjåførere i Norge kjører etter at de har drukket alkohol. På den annen side, nevnte de intervjuede at det hender at de kjenner til slik kjøring fra medier, fra egen kommune, og en nevnte også fra egen arbeidsplass. De sa også at dette kanskje er noe som hender på sen kveld og natt. Deres oppfatninger om hvem som gjør det spriket. Det ble nevnt at unge kan gjøre det. I tillegg refererte de fleste intervjuede til «dagen derpå» da de snakket om promillekjøring, dvs. at sjåfører mer eller mindre uvitende kan kjøre med promille dagen etter en fest, fordi man fortsatt ikke har forbrent all alkoholen som man inntok dagen før. De nevnte også at de hadde lest at utenlandske tungbilsjåførere kunne ha et annet forhold til alkohol. De norske privatbilistene mente at kjøring i alkoholpåvirket tilstand var totalt uaktuelt for dem, også etter et glass vin eller én øl. Unntaket var en av de intervjuede, som nevnte at vedkommende kan kjøre hjem for eksempel etter et glass vin eller to til maten, dersom det er et godt stykke hjem, og det ikke går kollektivtransport. En annen nevnte at kjøring i alkoholpåvirket tilstand kun ville være aktuelt dersom vedkommende var langt på vidda, dersom noen var skadd og det stod om liv og man måtte velge.

Ingen av de intervjuede godssjåførene forventet at andre sjåførere skulle kjøre etter å ha drukket alkohol. Selv om de forventet edruelighet i trafikken, var imidlertid noen bekymret for sjåførere som brukte medisiner som kunne påvirke kjøringen. Noen var også bekymret for at unge fra rurale strøk kunne kjøre under påvirkning av alkohol i helgene, i tillegg var de også bekymret for at utenlandske tungbilsjåførere kunne gjøre det. Men de fleste intervjuede godssjåførene trodde ikke at det var en spesiell gruppe mennesker som var mer tilbøyelige til å kjøre med promille enn andre. Alle understreket at promillekjøring er betraktet som uakseptabelt i samfunnet i dag.

De intervjuede bussjåførene understreket også at promillekjøring betraktes som uakseptabelt i samfunnet. Som de norske privatbilistene, la også bussjåførene vekt på at de som kjører i alkoholpåvirket tilstand er spesielle unntakstilfeller, som gjerne må «forklares» ved å vise til «spesielle personlighetstrekk»:

«Jeg kan aldri tro at det er akseptert å kjøre med alkoholpåvirkning, ikke engang i ungdomsmiljøer tror jeg at det er akseptert i dag. Det tror jeg ikke. Det er kun tilfeldige innfall som gjør at de kjører påvirket. Noen utskudd har kanskje fått inndratt førerkortet og er nedalkoholiserte, der er det noen som har kjørt og blitt tatt flere ganger. Men det er veldig få. Fortsatt kan den ene være nok til å ødelegge andres liv for evig og alltid.»

Noen av dem nevnte også at de har hørt om at utenlandske tungbilsjåførere har blitt stoppet med promille, og de forklarte dette med kultur:

«Vi har alle hørt om utenlandske vognogsjåførere som blir stoppet fordi de kjører etter at de har drukket alkohol. Og da er det gjerne ikke politiet som har tatt de i kontroll, men andre trafikanter som har ringt politiet etter at de har sett på kjøringen deres at de er alkoholpåvirket, eller de har luktet alkoholen på dem. De har sikkert en helt annen kultur enn i Norge, i Norge er det 0-visjon når det gjelder å kjøre etter å ha drukket alkohol.»

Bussjåførene nevnte også at promillekjøring i Norge også kan være knyttet til de som har vært på fest i helgen, og som kjører «dagen derpå» uten å vite at de fortsatt har alkohol i kroppen.

## 4.7 Kjøring uten bilbelte

### 4.7.1 Data fra spørreundersøkelsen

En sammenlikning av de fire gruppenes skårer på indeksen for variabelen for kjøring uten bilbelte: (min: 1 poeng, maks 7 poeng) viser at privatbilister i Norge skårer 1.1 poeng, mens profesjonelle i Norge skårer 1.5 poeng. Private bilister i Hellas skårer 2.4 poeng, mens profesjonelle i Hellas skårer 5.3 poeng. Kjøring uten bilbelte var signifikant og svakt positivt korrelert med sjåførenes ulykkesinvolvering på 1 %-nivå (Pearsons R: .185). Vi gjennomførte post-hoc-tester (Tukey) for å undersøke om forskjellene mellom gruppenes gjennomsnittskårer var statistisk signifikant forskjellige. Vi fant statistisk signifikante forskjeller mellom skårene for alle gruppene. Dette kan imidlertid tolkes som å være i samsvar med vår hypotese om at denne variabelen primært varierer etter profesjonell versus privat dimensjonen, fordi resultatene viser mindre bilbeltebruk blant profesjonelle sjåfører enn for private begge land, selv om forskjellen mellom private og profesjonelle sjåfører er langt høyere i Hellas enn i Norge. En tovegs Anova viste en signifikant interaksjonseffekt mellom nasjonalitet og privat/profesjonell på kjøring uten bilbelte. Det betyr at effekten av å være privat/profesjonell på bilbeltebruk er ulik i de to landene vi studerer.

I tabell 4.11 viser vi resultater fra tre lineær regresjonsanalyse hvor vi undersøker hvilke uavhengige variabler som influerer kjøring uten sikkerhetsbelte i de tre gruppene. De fem første uavhengige variablene i de tre modellene er like, deretter introduseres variabler som er unike for blant annet profesjonelle og private sjåfører. Tabellen presenterer standardiserte beta koeffisienter.

Tabell 4.11: Lineære regresjonsanalyser for tre grupper. Avhengig variabel: "Kjøring uten sikkerhetsbelte" Standardiserte beta koeffisienter.

Variabler	Begge grupper	Profesjonelle	Private
Kjønn (Mann: 1, Kvinne: 2)	<b>-0,074***</b>	-0,025	<b>-0,091***</b>
Aldersgruppe	0,008	-0,015	0,012
Nasjonalitet (Norsk: 1, Gresk: 2)	<b>0,182***</b>	<b>0,685***</b>	<b>0,214***</b>
Nasjonal TSK: Aggressjon/brudd	<b>0,168***</b>	<b>0,132***</b>	<b>0,184***</b>
Nasjonal TSK: Regelfølgning/	-0,004	-0,004	0,008
Gresk øy (Andre: 1, Gresk øy: 2)	0,036		<b>0,064*</b>
Organisatorisk sikkerhetskultur		<b>-0,145***</b>	
Utdannelse			<b>-0,136***</b>
Profesjonell Gresk (Andre: 1, Prof. gresk: 2)	<b>0,505***</b>		
Tidspress/stress		<b>-0,078**</b>	
Farlig gods (Andre: 1, Farlig gods: 2)		-0,034	
Stasjonsvogn (1: Andre, 2: Stasjonsvogn)			0,009
Venners TSK			<b>0,148***</b>
Sektor fokus på sikkerhet		0,028	
Nasjonal TSK: Individuell frihet	0,000		
Nasjonal TSK: Paternalisme	-0,036		
Justert R2	0,515	0,518	0,293

\* p < 0,1 \*\* p < 0,05 \*\*\* p < 0,01

Når vi ser på de fem første variablene som er like i de tre modellene, ser vi for det første at nasjonalitet bidrar sterkt i alle analysene, og særlig sterkt i analysene som kun inkluderer de profesjonelle sjåførene. Effekten av nasjonalitet betyr at det å være gresk sjåfør er relatert til høyere forekomst av kjøring uten sikkerhetsbelte. Dette gjelder særlig for de profesjonelle greske sjåførene. For det andre ser vi at nasjonal trafikksikkerhetskultur (aggresjon/brudd) bidrar signifikant i alle analysene, noe som indikerer at respondentene som forventer høyere grad av aggresjon og brudd blant sjåfører i sitt eget land rapporterer om høyere grad av kjøring uten sikkerhetsbelte, og motsatt. For det tredje bidrar kjønn signifikant og negativt i analysen av begge grupper og de private. Det indikerer at kvinner i større utstrekning kjører med sikkerhetsbelte, kontrollert for nasjonalitet, alder, utdanning osv. Det at effekten av kjønn ikke er signifikant for de profesjonelle, skyldes nok de profesjonelle stort sett er menn.

Når vi ser nærmere på variablene som påvirker de profesjonelle sjåførene, kan det først nevnes at analysene viser at det å være profesjonell (gresk) sjåfør er den variabelen som er sterkest relatert til kjøring uten sikkerhetsbelte. Dette så vi også da vi sammenliknet gjennomsnittene for gruppene. Denne variabelen laget vi fordi vi så at de profesjonelle greske sjåførene hadde høyest forekomst av kjøring uten sikkerhetsbelte. Organisatorisk sikkerhetskultur bidrar negativt til det å kjøre uten sikkerhetsbelte: god organisatorisk sikkerhetskultur er relatert til mindre kjøring uten sikkerhetsbelte og motsatt. Det indikerer at (effekten av nasjonalitet på) usikker atferd i trafikken i noen grad kan forebygges gjennom å arbeide systematisk med organisatorisk sikkerhetskultur i transportbedrifter. Sjåførers opplevelse av tidspress og stress i arbeidet bidrar også (negativt) til mindre kjøring uten sikkerhetsbelte. Det er vanskelig å forklare. Generelt fant vi imidlertid at nasjonalitet og nasjonal trafikksikkerhetskultur var viktigere for de profesjonelle sjåførenes eventuelle kjøring uten sikkerhetsbelte enn arbeidsrelaterte og organisatoriske variabler.

Nasjonalitet og nasjonal trafikksikkerhetskultur er også de viktigste forklaringsvariablene i analysene av privatbilistenes eventuelle kjøring uten sikkerhetsbelte. Disse analysene viser imidlertid også at venners trafikksikkerhetskultur bidrar signifikant til de private eventuelle kjøring uten sikkerhetsbelte, i tillegg til utdanning og Gresk øy. Betydningen av venners trafikksikkerhetskultur betyr at vi ser en sammenheng mellom private sjåførers eventuelle kjøring uten sikkerhetsbelte og graden av brudd i trafikken som de tilskriver egne venner som kjører bil jevnlig. I tillegg ser vi at graden av kjøring uten sikkerhetsbelte blir lavere med økt utdanning, kontrollert for de andre variablene i analysen. Det å være bilist på den greske øya i utvalget også er relatert til det å kjøre uten sikkerhetsbelte, men variabelen er kun signifikant på 10 % nivå og bidrar svakt. Endelig ser vi at det å være kvinne er relatert til lavere grad av promillekjøring, kontrollert for de andre variablene i analysene av privatbilistene.

Når vi sammenlikner de justerte  $R^2$  verdiene, ser vi at analysen med begge grupper forklarer omtrent 52 % av variasjonen i de private og profesjonelle sjåførenes kjøring uten sikkerhetsbelte. Dette er relativt høyt. Verdien var omtrent den samme for analysen som kun involverte de profesjonelle sjåførene, mens den var .293, altså 29 % for privatbilistene. Denne forskjellen har antakelig å gjøre med den sterke sammenhengen mellom nasjonalitet og privat versus profesjonell som vi ser av de standardiserte betakoeffisientene i de to første analysene i Tabell 4.9.

#### 4.7.2 Data fra kvalitative intervjuer

De intervjuede greske privatbilistene mente at yngre bilførere i større grad bruker bilbelte, mens eldre sjåfører ikke gjør det. Dette ble gjerne forklart med at nyere biler har bilbeltealarm som lager lyd dersom man ikke har bilbelte på. De greske privatbilistene mente at kjøring uten bilbelte var relativt utbredt i samfunnet av samme grunner som de mente at kjøring i alkoholpåvirket tilstand var relativt utbredt: a) overdreven tro på egne ferdigheter og sikkerhet, b) at sjansene for å bli oppdaget av politiet er små, c) at avstandene er så korte, og at det derfor er «liten sjanse for en ulykke». De intervjuede greske privatbilistene understreket at fraværet av et effektivt trafikkpolitiet er den viktigste årsaken til usikker atferd og lovbrudd i trafikken, som for eksempel manglende bilbeltebruk, i trafikken. De mente at politiets håndhevelse av lovverket var den aller viktigste faktoren som påvirker trafikantenes atferd i trafikken. Frykt for bøter og sanksjoner fra politiet er en enda viktigere påvirkning på atferd i trafikken enn opplæring og andre tiltak. De intervjuede privatbilistene både i Athen og (særlig) på den greske øya la vekt på at trafikkpolitiet er fraværende. De sa også at politiets kontroller enten er sjeldne. Vanlige oppfatninger blant de intervjuede var at er liten sannsynlighet for at lovbrudd oppdages, at politiets kontrollpunkter er kjent, slik at sjåfører kjører i tråd med lovverket når de passerer punktene, og at man alltid kan finne noen som kan annullere boten, dersom man får en bot.

De intervjuede greske godssjåførene sa at deres ledere ikke nødvendigvis krever at de bruker bilbelte. De mente imidlertid at bilbeltebruken i det greske samfunnet har økt. De fleste intervjuede rapporterte om relativt lav bilbeltebruk blant godssjåfører, basert på en oppfatning om at tunge kjøretøy fungerer som beskyttende skjold i ulykker. Godssjåførene mente likevel at bilbeltebruken var økende på grunn av effektive forebyggende tiltak, og det ble foreslått at dette kanskje kan indikere en kulturendring blant førerpopulasjonen på dette området.

Vi har mindre kvalitative data på bilbeltebruk blant de greske bussjåførene, men det kan nevnes at en av de greske bussjåførene fortalte om en dødsulykke som skjedde fordi han kjørte på en stein og falt av setet slik at han mistet kontrollen over bussen. Han la til at denne ulykken ikke hadde skjedd dersom bussen hadde hatt bilbelte. Selv om dette kan være et spesielt unntak, illustrerer det at graden av bilbeltebruk blant de greske bussjåførene også påvirkes av om det faktisk er bilbelte som de kan bruke i bussene.

Ingen av de norske privatbilistene sa at de kjører uten å bruke bilbelte. En av dem sa at vedkommende i noen få spesielle tilfeller har kjørt uten bilbelte: «Har kjørt kanskje 20 meter ned til postkassen, det har hendt. Det er på hytta på landet.». Da vi spurte om de mente at andre privatbilister i Norge også generelt bruker bilbelte, svarte de bekræftende, men noen av dem nevnte at dette for eksempel ikke alltid er tilfelle blant busspassasjerer. Noen nevnte også uoppfordret at mobilbruk er utbredt blant norske privatbilister, og det er en utvikling som de var bekymret over.

De fleste av de intervjuede norske godssjåførene opplevde ikke at deres ledere fokuserte på deres bilbeltebruk, enten fordi de tok for gitt at de skulle bruke det, eller fordi det ble sett på som sjåførens eget ansvar. En av de intervjuede nevnte at han har sett et skifte i bruken av bilbelter blant godssjåfører fra tiden da han begynte å kjøre godsbil til situasjonen slik den er i dag: «Da jeg begynte å kjøre, var det ikke normalt å ha på bilbelte, men nå ser jeg at alle bruker bilbelte og er bevisst på det.» Dette kan indikere en kulturell endring blant godssjåfører på dette området. Vi så det samme hos de greske sjåførene.

De norske bussjåførene kom med lignende fortellinger om endringer i normer knyttet til bilbeltebruk.

Som bussjåfør var det lenge jeg ikke brukte sikkerhetsbelte. Så ble jeg stoppet av biltilsynet flere ganger. Da forklarte jeg at en eldre bussjåfør hadde anbefalt meg å ikke bruke setebelte fordi man sitter så utsatt til hvis noen kjører på deg fra siden. Uten setebelte kunne han komme seg ut av sete og redde seg selv. Men biltilsynet kom med mange andre bra synspunkter, at det er viktig med setebelte ved kollisjon osv., og at du som bussjåfør er ansvarlig for at passasjerene redder seg og at det ikke skjer noe med de. Da begynte jeg å bruke belte, og siden har jeg gjort det. Den dag i dag mener jeg at alle bør bruke bilbelte.

Det ble også nevnt at manglende bilbeltebruk er akseptert hos noen yrkessjåfører. En av de intervjuede sa at han ikke skjønnte hvorfor og at når han spør om hvorfor, så sier kollegene hans som ikke bruker bilbelte at det er ubehagelig å bruke bilbelte. De nevnte at det kan være ekstra utfordrende for bussjåfører å bruke bilbelte for bussjåførene som stopper ofte for å ta ut bagasje, for det å ta bilbelte av og på bidrar til tidsbruk på stoppene og kan påvirke om man kommer frem i tide.

## 4.8 Ulykkesinvolvering

Tabell 4.12 viser antall respondenter i hver gruppe, gjennomsnittlig kjørelengde per respondent i gruppene, andel ulykker blant respondentene i hver gruppe og estimert ulykkesrisiko i snitt per for respondentene i hver gruppe. Totalt 214 respondenter rapporterte at de har vært involvert i en ulykke i løpet av de siste to årene. Dette gjelder 10 % av de private norske bilførerne, 17 % av de private greske bilistene, 16 % av de profesjonelle norske bilførerne og 36 % av de greske profesjonelle sjåførene. Vi har sammenstilt disse dataene med data for sjåførenes egenrapporterte kjøring og beregnet ulykkesrisiko. Vi ser at de greske respondentene i begge grupper har nesten dobbelt så høy risiko som de norske respondentene.

Andelen på 36 % ulykkesinnblanding i det profesjonelle greske utvalget er overraskende høyt. Det er imidlertid viktig å merke seg at ulykker i studien vår refererer til hendelser som minimum innebærer materiellskade. Dermed kan ulykker, slik vi bruker det her, referere til hendelser som spenner fra ødelagte sidespeil til dødsulykker.

Tabell 4.12: Estimert gjennomsnittlig tusen kilometer kjørt de siste to årene med bil eller tungt kjøretøy, inkludert andel respondenter som svarte at de hadde vært involvert i en trafikkulykke (minimum materiellskade) i løpet av de siste to årene, og estimert risiko for ulykke med materiellskade, basert på se rapporterte antall kilometer og ulykker.

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

Vi har også gjort en separat beregning av ulykkesrisikoen til sjåførene som kjører farlig gods, siden vi vet fra tidligere forskning at disse har betydelig lavere risiko. Ulykkesrisikoen for de norske sjåførene som kjører farlig gods, var 0,5 ulykker per million kjøretøy kilometer, sammenlignet med 0,9 for de som ikke kjørte farlig gods.



Tabell 4.13 viser en logistisk regresjonsanalyse hvor vi undersøker hvilke variabler som påvirker ulykkesinnblanding. Da vi skulle velge hvilke atferdsvariabler vi skulle inkludere i modellene, valgte vi kun å se på aggressiv kjøring. Den første grunnen til dette er at vi bare ønsket å inkludere variabler knyttet til forekomst av ulykker, og ikke alvorlighetsgraden. Dette utelukker bruk av sikkerhetsbelte. Den andre grunnen er at vi valgte å kun se på den viktigste variabelen knyttet til ulykker. Aggressiv kjøring var den eneste variabelen som var signifikant (men svakt) korrelert med ulykker i vår studie.

Tabell 4.13 Logistisk regresjon. Avhengig variabel: «Ulykker (Nei: 0, Ja: 1)» Beta verdier.

Variabler	Begge grupper	Profesjonelle	Private
<b>Kjønn (Kvinne: 0, Mann: 1)</b>	.098	.355	-.042
<b>Aldersgruppe</b>	-.056	-.067	-.094
<b>1000 kjørte km</b>	.000	-.001	.002
<b>Aggressiv kjøring</b>	<b>.048*</b>	.036	.032
<b>Nasjonalitet (GR: 0, NO: 1)</b>	<b>-.422**</b>	<b>-1.052***</b>	<b>-.585**</b>
<b>Subgruppe (profesjonell Gresk: 0, Annen: 1)</b>	<b>-.980**</b>		
<b>Tidspress/stress</b>		<b>.217**</b>	
<b>Gresk øy (Gresk øy: 0, Andre: 1)</b>			-.115
<b>Farlig gods (Andre: 2, Farlig gods: 2)</b>		.611	
<b>Sektorfokus på sikkerhet</b>		-.070	
<b>Nagelkerke R</b>	.083	.122	.027

\*  $p < 0,1$  \*\*  $p < 0,05$  \*\*\*  $p < 0,01$ \*\*\*\*

Beta-verdiene ikke kan sammenlignes direkte, fordi deres størrelse er betinget av kodingen av variabelen. Derimot kan bidragene fra de tre variablene som bidrar signifikant i analysen som involverer begge grupper sammenlignes, fordi to viktigste er variablene er dikotome, og fordi den tredje bare bidrar signifikant på 10 %-nivå. Variabelen «profesjonelle greske» respondenter (buss, gods) er variabelen som bidrar sterkest i modellen, sannsynligvis fordi disse har den høyeste andelen ulykker (36 %) sammenlignet med de andre gruppene. Nasjonalitet bidrar signifikant og negativt, noe som gjenspeiler den lavere andelen ulykker blant norske respondenter. Det er grunn til å tro at dette er relatert til kjørelengde, men vi ser at denne variabelen overraskende ikke bidrar signifikant i modellen.

Vi så også en lavere forekomst av aggressiv kjøring hos norske sjåfører. Sammenhengen mellom nasjonalitet og ulykker skyldes imidlertid også andre nasjonale forhold, fordi nasjonalitet også bidrar signifikant når vi kontrollerer for aggressiv kjøring. Den tredje viktigste variabelen i modellen er indeksen for aggressiv kjøring, men den bidrar mindre enn de to andre variablene. Det at denne variabelen har lavere B verdi enn de to andre statistisk signifikante uavhengige variablene kan skyldes at aggressiv kjøring har flere verdier (min: 3, maks: 21) enn de to andre signifikante variablene, som bare har to verdier. Nagelkerke R-verdien er .083. Dermed forklarer modellen 8 % av variasjonen i respondenters ulykkesinnblanding.

Når vi ser på analysen som kun involverer de profesjonelle sjåførene, ser vi at nasjonalitet bidrar negativt og signifikant, og at tidspress/stress bidrar signifikant og positivt. Det betyr at analysen viser at økninger i opplevd tidspress og stress for buss og godssjåfører gir høyere ulykkesforekomst. Det er overraskende at farlig gods ikke bidrar signifikant. Det gjør heller ikke sektorfokus på sikkerhet. I analysene som kun involverer privatbilister bidrar kun nasjonalitet signifikant. Gresk øy ble inkludert fordi denne gruppen hadde høyest forekomst av ulykkesinvolvering blant privatbilistene, men denne bidrar ikke signifikant i analysene.

## 5 Diskusjon

Det første delmålet med studien vår var å sammenligne trafikksikkerhetsadferd blant profesjonelle og private sjåførere i Norge og Hellas. I det følgende, diskuterer vi først trafikksikkerhetsadferd som vi antar varierer etter nasjonalitet, og deretter trafikksikkerhetsadferd som vi antar at primært varierer etter dimensjonen privat versus profesjonell sjåfør. Det andre delmålet med studien var å undersøke faktorene som påvirker trafikksikkerhetsadferden til profesjonelle og private sjåførere i Norge og Hellas, med spesielt fokus på nasjonal trafikksikkerhetskultur. Disse faktorene gjennomgår vi systematisk under, når vi diskuterer hva som påvirker trafikksikkerhetsadferdene som varierer etter henholdsvis nasjonalitet og dimensjonen profesjonell versus privat.

### 5.1 Betydningen av nasjonalitet

#### 5.1.1 Nasjonal trafikksikkerhetskultur målt som felles atferdsmønstre

Den første hypotesen vår var at det ville være mer aggressiv kjøring i det greske utvalget enn i det norske, i tråd med forskningen til Warner et al. (2011) og Özkan et al. (2006). Resultatene fra spørreundersøkelsen støttet denne hypotesen: de private greske respondentene skåret i gjennomsnitt 1,4 poeng høyere enn private norske på indeksen for aggressiv kjøring. Forskjellen mellom de profesjonelle sjåførene var 1,1 poeng. Resultatene fra intervjuene var tilsvarende. Alle de greske privatbilistene beskrev seg selv om aggressive sjåførere, men det gjorde ikke de norske privatbilistene. De norske sjåførene nevnte at det hender at de noen ganger blir irriterte eller sinte når de kjører. Det ser imidlertid ikke ut til at dette er et utbredt kjennetegn ved kjøringen til de norske sjåførene vi intervjuet. For det første, forekom irritasjon og sinne relativt sjelden hos de vi intervjuet, og de omtalte ikke seg selv som «irriterte sjåfører», slik alle de greske privatbilistene gjorde. For det andre, viste de norske sjåførene mindre grad av irritasjon til andre sjåførere. Noen av dem nevnte for eksempel at de kan bli oppgitt over andre sjåførere, og at de kanskje himler med øynene, men at de ikke viser det. De norske bussjåførene sa generelt også at de ikke viser irritasjon, men får utløp for irritasjonen sin i diskusjon med kolleger etterpå. Det står i kontrast til de greske privatbilistene, som omtalte aggressiv kommunikasjon mellom sjåførere som relativt dagligdags. De nevnte også at greske sjåførere kan få utløp for frustrasjon og anspenthet, for eksempel knyttet til finanskrisen gjennom å vise aggresjon i trafikken. For det tredje, forventet de norske sjåførene i liten utstrekning irritasjon og sinne fra andre sjåførere i eget land.

Vår andre hypotese var at det ville være mer kjøring over fartsgrensen i det norske utvalget enn i det greske utvalget, basert på tidligere resultater fra Warner et al. (2011) og Özkan et al. (2006). Resultatene fra spørreundersøkelsen støttet ikke denne hypotesen. Skårene for de private sjåførene i Norge og Hellas var relativt like. Det samme gjaldt de profesjonelle, selv om de greske profesjonelle skårte noe lavere enn de norske. Alle de greske privatbilistene mente at kjøring over fartsgrensen ofte forekommer, og at det er en viktig årsak til ulykker. De andre gruppene i studien mente imidlertid at de stort sett kjører i tråd med eller under fartsgrensen. De profesjonelle norske sjåførene skilte seg for øvrig fra de greske ved at de fortalte at deres bedrifter hadde systematiske tiltak rettet mot å regulere deres fart og kjørestil, for eksempel ved at de hadde flåtestyringssystemer som registrerte fart og at sjåførene fikk tilbakemelding på dette, eller at bedriftene deres var tilsluttet tiltak av typen «På Riktig Side» fra Norges Lastebileier-Forbund, og at lederne understreker betydningen av at de kjører i tråd med forhold og fartsgrenser.

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

### 5.1.2 Nasjonal trafikksikkerhetskultur målt som deskriptive normer

Vi måler nasjonal trafikksikkerhetskultur som deskriptive normer, det vil si felles forventninger til andre sjåførers atferd i trafikken i eget hjemland. Den fjerde hypotesen vår var at vi ville se relativt like skårer for nasjonal trafikksikkerhetskultur mellom private og profesjonelle sjåfører fra samme land. Resultater fra sammenligninger av gjennomsnittlige skårer støttet delvis denne hypotesen. Greske profesjonelle og private sjåfører hadde tilsvarende gjennomsnittsskårer på den nasjonale trafikksikkerhetskulturindeksen som måler aggresjon og brudd, men norske profesjonelle og private sjåfører hadde signifikant forskjellig skårer på denne indeksen. Det siste støtter ikke vår hypotese. Vi så også en sammenheng mellom respondenters egen oppførsel og nasjonal trafikksikkerhetskultur. Nasjonal trafikksikkerhetskultur målt som aggresjon og brudd var en av de viktigste variablene i analysene med atferd som avhengig variabel, både for private og profesjonelle sjåfører. Resultatene fra intervjuene tilsier også ulike deskriptive normer knyttet til aggresjon i Hellas. De greske informantene beskrev trafikksikkerhetskulturen i sitt land som aggressiv og hissig, mens de norske informantene gjerne refererte til aggressive sjåfører som unntak som måtte forklares, for eksempel ved å vise til mer eller mindre avvikende personlighetstrekk.

Det at de norske sjåførene også oppga at de kan bli irriterte og sinte, men at de i mindre grad viser det i trafikken, kan tyde på at det er ulike normer knyttet til dette i Norge og Hellas. Våre resultater i sammenlikningen av nasjonal trafikksikkerhetskultur målt som deskriptive normer (aggresjon/brudd) tyder på nettopp dette: at det i mindre grad er akseptert eller vanlig å vise aggresjon i trafikken i Norge sammenliknet med Hellas.

### 5.1.3 Nasjonal trafikksikkerhetskultur målt som verdier og holdninger

Vi måler også nasjonal trafikksikkerhetskultur som verdier og holdninger, med fokus på personlig frihet og aksept for paternalisme. Bakgrunnen er at nullvisjonen ble vedtatt av det norske Stortinget i 2002, og at vi forutsetter at forskjellene mellom trafikksikkerhetsnivåene i Norge og Hellas skyldes en mer paternalistisk trafikksikkerhetspolitikk i Norge enn i Hellas. Den sjettede hypotesen vår var derfor at vi ville finne en høyere aksept for paternalistiske tiltak og lavere vektlegging av individets frihet til å ta risiko i trafikken blant de norske respondentene enn blant de greske. Resultatene våre støttet bare delvis denne hypotesen. De greske respondentene skåret høyere på indeksen for vektlegging av personlig frihet til å ta risiko i trafikken, men de skåret også høyere enn de norske på indeksen for aksept for paternalisme. Som forventet, fant vi også relativt like skårer da vi sammenliknet gjennomsnittene for nasjonal trafikksikkerhetskultur målt som felles verdier og holdninger mellom grupper innad i land, men signifikant forskjellige da vi sammenliknet på tvers av land. Dette indikerer at verdiene og holdningene reflekterer nasjonal trafikksikkerhetskultur. Unntaket er de profesjonelle greske sjåførenes skårer på indeksen for individuell frihet til å ta risiko. Det siste er vanskelig å forklare.

Selv om det kan fremstå som et paradoks at de greske respondentene både er for økt individuell frihet og økt paternalisme, kan deres høyere verdsetting av paternalisme reflektere et større opplevd behov for slike tiltak blant greske bilister. Det så vi særlig i de kvalitative dataene, hvor de intervjuede særlig etterlyste flere og bedre politikontroller, bedre infrastruktur osv. I tillegg, viser tidligere studier alvorlige svakheter ved styringen av trafikksikkerhet på alle nivåer i Hellas (Papadimitriou et al., 2015). Dette kan forklare at de greske respondentene tilsynelatende ønsker mer inngripen for å øke trafikksikkerheten. Det kan derfor innvendes at det er usikkert om indeksen for aksept for paternalistiske tiltak egentlig måler verdier, eller et ønske om bedre tiltak blant de greske respondentene. Dette er et spørsmål som bør undersøkes i fremtidig forskning.

Vår definisjon av trafikksikkerhetskultur inkluderer også verdier og holdninger, fordi tidligere studier indikerer sammenhenger mellom verdier/holdninger og trafikksikkerhet. Moeckli og Lee (2007) kobler, som nevnt, trafikksikkerhetsnivået i USA til de amerikanske verdiene frihet, individualisme, selvrealisering, velstand og fremgang. I tråd med dette, fant vi også i våre regresjonsanalyser sammenhenger mellom nasjonal trafikksikkerhetskultur målt som verdsetting av individets frihet til å ta risiko i trafikken og respondentenes egen risikotaking i trafikken. Vi fant sammenhenger med aggressiv kjøring, kjøring over fartsgrensen, kjøring med promille. Unntaket var kjøring uten bilbelte. I tillegg fant vi en svak negativ sammenheng mellom aksept for paternalisme og det å kjøre over fartsgrensen. Det er vanskelig å forklare sammenhengene mellom respondentenes verdsetting av individuell frihet til å ta risiko og deres risikotaking. Vi kan kanskje anta at sjåfører som verdsetter individuell frihet til å ta risiko i trafikken, kanskje føler seg mindre hemmet fra å ta risiko i trafikken, dersom de ønsker det. Årsaksretningene kan imidlertid gå flere veier: det kan også tenkes at respondenter som er mer tilbøyelige til å ta risiko i trafikken, er mer skeptiske til at risikoatferden deres begrenses gjennom paternalistiske tiltak. Dette er imidlertid bare spekulasjoner, og mer forskning er nødvendig.

Det at vi finner at sentrale verdier knyttet til trafikksikkerhet varierer mellom land er også blitt fremhevet i tidligere forskning. Det store EU-finansierte forskningsprosjektet «SARTRE» rapporterte nasjonale forskjeller mellom europeiske bilførers holdninger til trafikksikkerhet (SARTRE, 1994). Det ser ut til at nasjonal trafikksikkerhetskultur består av mange forskjellige elementer (for eksempel normer, verdier, holdninger), og det er behov for mer forskning om dette. Fremtidig forskning bør undersøke forholdet mellom nasjonale trafikksikkerhetsverdier, holdninger, (deskriptive) normer, sikkerhetsadferd og ulykkesinvolvering.

## 5.2 Betydningen av dimensjonen profesjonell versus privat

### 5.2.1 Erfaringer med andre trafikanters høflighet og regelfølgning

Vi målte også nasjonal trafikksikkerhetskultur som deskriptive normer med fokus på høflighet og regelfølgning. Da vi sammenlignet ulike grupper poeng på denne indeksen fant vi statistisk signifikante forskjeller mellom alle grupper unntatt private sjåførere i Hellas og profesjonelle sjåførere i Norge. Dette var ikke i samsvar med den fjerde hypotesen vår om at nasjonal trafikksikkerhetskultur er felles blant private og profesjonelle internt i land men ulik blant grupper på tvers av land. Tvert imot syntes dette å indikere felles erfaringer og synspunkter blant profesjonelle sjåførere og private sjåførere på tvers av land. I begge land skårte privatbilister høyere på denne indeksen, noe som indikerer at de attribuerer høyere grad av regelfølgning og høflighet til andre sjåførere i sine land enn det profesjonelle sjåførere gjorde. Dette kan skyldes at profesjonelle sjåførere har forskjellige erfaringer, posisjoner og perspektiver enn det de private sjåførene har. Profesjonelle sjåførere er langt mer utsatt for vegen og dermed andre sjåførere. Dessuten kjører de større og langsommere kjøretøy, som ofte krever mer samarbeid fra andre sjåførere, f.eks. når de skal kjøre ut på vegen (dette gjelder spesielt busser). Dette kan forklare de ulike resultatene på indeksen for høflighet og regelfølgning. De kvalitative dataene våre tyder på nettopp dette. De intervjuede profesjonelle sjåførene, både i Norge og Hellas understreket at andre sjåførere som ikke kjører tungbil viser en manglende forståelse for tungbilers begrensninger i trafikken: Andre sjåførere skjønner ikke at tungbiler trenger mer tid til å akselerere, at de stopper på en annen måte og at de trenger mer plass. Flere av de profesjonelle sjåførene nevnte at de har opplevd at det kan føre til irritasjon fra andre trafikanter.

### 5.2.2 Kjøring i alkoholpåvirket tilstand

Vår femte hypotese var at enkelte typer atferd, f.eks. kjøring under påvirkning av alkohol og manglende bruk av bilbelte (ETSC 2010, NPRA 2015), ville være likere mellom private (NO) og private (GR) sjåførere og profesjonelle (NO) og profesjonelle (GR) sjåførere på tvers av landegrensene. Vi antok videre at dette indikerer at det å være privat eller profesjonell sjåfør ville være viktigere enn nasjonalitet i disse tilfellene. I sammenligningen av variabelen for kjøring i alkoholpåvirket tilstand, fant vi imidlertid kun signifikante forskjeller mellom private sjåførere fra Hellas og alle de andre gruppene. Dette var i tråd med det antakelsen vår, men det gjaldt bare for Hellas. En toveis Anova viste en signifikant interaksjonseffekt mellom nasjonalitet og privat/profesjonell på promillekjøring. Det betyr at effekten av å være privat/profesjonell på promillekjøring er ulik i de to landene vi studerer.

I de kvalitative intervjuene omtalte de greske privatbilistene det å kjøre under alkoholpåvirkning som en relativt vanlig situasjon, både i Athen og på den greske øya, spesielt i sommerferien med turister. De fleste av de greske intervjuede sa at de kjenner til mange tilfeller av kjøring i alkoholpåvirket tilstand. Dette ble for eksempel forklart med at sjansene for å bli oppdaget av politiet er små, korte avstander, og at det å ta taxi hjem etter å ha drukket alkohol er en «fremmed mentalitet» i Athen. De norske privatbilistene mente på den annen side at det er svært sosialt uakseptabelt å kjøre med promille, og de forventet heller ikke at andre sjåførere i Norge kjører etter at de har drukket alkohol. Én nevnte for eksempel at kjøring i alkoholpåvirket tilstand kun ville være aktuelt dersom vedkommende var langt på vidda, dersom noen var skadd, dersom det stod om liv og man måtte velge. Dette indikerer betydningen av deskriptive normer på den måten at forskjellene i utsagnene viser gradforskjeller i hva som er sosialt uakseptert i det greske og norske samfunnet. Resultatene våre tyder på at det er enda mindre akseptert å kjøre med promille i Norge enn i Hellas. Det ser ut til at de deskriptive normene handler om hva «man gjør og hva man ikke gjør», og intervjuene tyder på at dette i stor grad er knyttet til moral og identitet, på den måten at det er visse ting man ikke gjør fordi det er moralsk galt. Det ser ut til at dette er knyttet både til følelser, moral og identitet, jf. «dersom det stod om liv». De norske sjåførene la vekt på at de som kjører i alkoholpåvirket tilstand er spesielle unntakstilfeller, som gjerne må «forklares» ved å vise til «spesielle personlighetstrekk». De kvalitative dataene ser ut til å indikere at den nasjonale dimensjonen også er svært sentral for å forklare forskjeller med hensyn til kjøring i alkoholpåvirket tilstand.

### 5.2.3 Kjøring uten bilbelte

I sammenligningen av variabelen for kjøring uten bilbelte, fant vi mer kjøring uten bilbelte for profesjonelle sjåførere i begge land, selv om forskjellen mellom private og profesjonelle sjåførere var langt høyere i Hellas enn i Norge. Dette kan skyldes flere forskjellige faktorer. Det er kjent at forskjellen mellom private og profesjonelle sjåførers bilbeltebruk har vært langt høyere i Norge enn det som våre resultater tilsier (Statens vegvesen 2015). Den lille forskjellen mellom disse per i dag, og som våre resultater tyder på er generelt knyttet til det vellykkede sikkerhetsarbeid blant bedrifter, bransjeorganisasjoner (for eksempel Norges Lastebileier-Forbund) og myndigheter. I 2009 oppga litt over halvparten av tungebilførere i Norge at de brukte bilbelte, mens andelen var nesten 90 % i 2015 (Statens vegvesen 2015). I alle fall ser det ut til at forskjellene mellom grupper i land når det gjelder å kjøre uten bilbelte i noen grad også følger nasjonale mønstre. En toveis Anova viste en signifikant interaksjonseffekt mellom nasjonalitet og privat/profesjonell på kjøring uten bilbelte. Det betyr at effekten av å være privat/profesjonell på bilbeltebruk er ulik i de to landene vi studerer.

Dermed er kanskje denne forskjellen også påvirket av nasjonale normer knyttet til bruk av bilbelte, i tillegg til at den påvirkes av det vi har referert til som profesjonelle sjåførers generelt lavere bruk av bilbelte, som til en viss grad synes å vært redusert i Norge de siste årene. Vi kan antakelig bruke det samme argumentet for å tolke resultatene knyttet til kjøring under alkoholpåvirkning. I dette tilfellet forventet vi at de profesjonelle sjåførene skulle skåre lavere enn de private, men på grunn av skaleringen av svaralternativene på denne variabelen (som er den samme som for de andre) og den lave frekvensen av denne atferden, ser vi bare resultatene til gruppen med høyest forekomst av kjøring i alkoholpåvirket tilstand (det vil si private greske sjåførere). Dermed er det vanskelig å sammenligne resultater. Fremtidig forskning bør undersøke dette videre med andre svaralternativer, som tar hensyn til den relativt lave forekomsten av promillekjøring.

Resultatene fra regresjonsanalysene som undersøkte hvilke faktorer som forklarer kjøring med promille og manglende bruk av bilbelte, viser som vi antok på forhånd at nasjonalitet er en mindre viktig prediktor for disse atferdene enn variabler knyttet til den profesjonelle versus private dimensjonen. Våre analyser, både sammenlikningene av gjennomsnitt og også regresjonsanalysen viser imidlertid at disse atferdene også varierer i henhold til nasjonale mønstre. Dette indikerer at sjåføres trafikksikkerhetsatferd er påvirket av tilhørighet i flere forskjellige overlappende sosiokulturelle enheter, og at vi sannsynligvis bare har klart å måle noe av denne kompleksiteten i den foreliggende studien. Fremtidig forskning bør utforske denne kompleksiteten nærmere.

De intervjuede greske privatbilistene mente at kjøring med bilbelte har økt i det greske samfunnet i de siste årene. De sa likevel at kjøring uten bilbelte fortsatt var relativt utbredt i samfunnet av samme grunner som de mente at kjøring i alkoholpåvirket tilstand var relativt utbredt: a) overdreven tro på egne ferdigheter og sikkerhet, b) korte avstander, men særlig det at c) sjansene for å bli oppdaget av politiet er små. De intervjuede greske privatbilistene understreket at fraværet av et effektivt trafikkløst politier er den viktigste årsaken til usikker atferd og lovbrudd i trafikken, som for eksempel manglende bilbeltebruk, i trafikken. De fleste intervjuede godssjåførene i Hellas rapporterte om relativt lav bilbeltebruk blant godssjåfører, basert på en oppfatning om at tunge kjøretøy fungerer som beskyttende skjold i ulykker. Ingen av de norske privatbilistene sa at de kjører uten å bruke bilbelte. En av dem sa at vedkommende i noen få spesielle tilfeller har kjørt uten bilbelte: «Har kjørt kanskje 20 meter ned til postkassen, det har hendt. Det er på hytta på landet.». Flere av de intervjuede norske profesjonelle sjåførene nevnte at de har sett et skifte i bruken av bilbelte blant tungbilsjåfører; at bruken har økt betraktelig. De foreslo at det kan indikere en kulturell endring på dette området. Det imidlertid ble også nevnt at manglende bilbeltebruk er akseptert hos noen yrkessjåfører.

## 5.2.4 Betydningen av arbeidsrelaterte variabler for de profesjonelle

Årsaken til hypotesen om at enkelte typer trafikksikkerhetsadferd først og fremst ville variere i henhold til dimensjonen profesjonell versus privat, var at vi antok at disse atferdene primært ville bli påvirket av variabler på disse nivåene, snarere enn det nasjonale nivået. Basert på tidligere forskning, antok vi at sikkerhetsatferdene til profesjonelle sjåfører ville være påvirket av arbeidsrelaterte variabler som organisasjonskultur (Wills et al. 2005, Davey et al. 2006), opplevd tidspress og stress (Davey et al. 2006, Öz et al. 2013) og (sub)sektor eller sektorfokus på sikkerhet (Elvik et al. 2009, Bjørnskau & Longva 2009), i tillegg til demografiske variabler. De separate analysene for profesjonelle sjåfører indikerte at nasjonal trafikksikkerhetskultur generelt var viktigere enn organisatoriske og arbeidsrelaterte faktorer for de ulike trafikksikkerhetsatferdene. Vi fant imidlertid at organisatorisk sikkerhetskultur også hadde en viktig påvirkning på de profesjonelle sjåførenes sikkerhetsatferd. Det indikerer at en positiv organisasjonskultur kan redusere usikker adferd, og kanskje også den (negative) effekten av nasjonale trafikksikkerhetskultur på trafikksikkerhetsadferd. Tidspress og stress bidro signifikant til aggressive brudd, og de greske godssjåførene skårte betydelig høyere på indeksen for dette enn de andre betydelig høyere (1 poeng på 5-punkts skala) for. Kjønn bidro ikke signifikant i analysene av profesjonelle sjåfører, men dette skyldes nok at de profesjonelle sjåførene stort sett var menn. Vi fant at økende alder var relatert til mindre aggressive kjøring og mindre kjøring under påvirkning av alkohol.



De intervjuede profesjonelle sjåførene i Norge og Hellas fortalte om erfaringer med tidspress og stress og press fra kunder. Bussjåførene nevnte at passasjerer kan være en kilde til stress, i tillegg til at kjøreprogrammet ofte kan være planlagt i en «kontorsetting», og at det kan være stressende når virkeligheten er annerledes, for eksempel på grunn av dårlig vær, kø osv. En viktig forskjell mellom de greske og de norske profesjonelle sjåførene er at de sistnevntes bedrifter ser ut til å arbeide med systematisk med å regulere sjåførene fart og kjørestil. Dette skjer for eksempel gjennom overvåking av kjøring ved hjelp av flåtestyringssystemer, hvor sjåførene får tilbakemeldinger på fart, kjørestil, drivstofforbruk osv., eller gjennom deltakelse i ulike programmer, for eksempel Norges Lastebileier-Forbunds tiltak «På Riktig side». Ledere og transportbedrifter kan signalisere ønsket kjøreatferd gjennom begge disse tiltakene.

### 5.2.5 Betydningen av venner og lokalsamfunn for privatbilistene

Basert på tidligere forskning, antok vi at sikkerhetsatferdene til de private sjåfører ville være påvirket av faktorer som trafikksikkerhetskulturen i deres lokalsamfunn (Luria et al. 2014), eller blant deres venner eller «peers» (Nævestad et al. 2014) og deres utdanningsnivå (Sucha et al. 2014), i tillegg til demografiske variabler. For å teste betydningen av slike spesifikke variabler for de private sjåførene, har vi også gjort separate analyser for dem. Disse analysene indikerer, i tråd med Nævestad et al. (2014) at venners trafikksikkerhetskultur var den sterkeste prediktoren av alle de usikre atferdene, bortsett fra manglende bruk av bilbelte, etterfulgt av nasjonalitet og nasjonal trafikksikkerhetskultur. I samsvar med Sucha et al. (2014) fant vi at utdanningsnivå bidro negativt til aggressiv kjøring og manglende bruk av bilbelte. Det betyr at økt utdanningsnivå gir mindre av disse atferdene. Kjønn bidro også negativt, og det indikerer generelt mindre brudd blant kvinnelige sjåfører, i tråd med Parker et al. (1998).

Vi så også at variabelen «Gresk øy» bidro signifikant i alle analysene av private sjåførers oppførsel, med høyere nivåer av usikker atferd blant respondenter fra øya, kontrollert for demografi, kultur osv. Tidligere forskning har også indikert at lokalsamfunn eller geografiske områder kan være en viktig kilde til trafikksikkerhetskultur (Nævestad & Bjørnskau 2012; Edwards et al. 2014; Luria et al. 2014). I tråd med dette, bidro den greske øya signifikant i både analysen av aggressiv kjøring og kjøring over fartsgrensene. Dette kan tyde på at øya skiller seg fra de andre geografiske områdene i vår studie på disse spesielle aspektene ved trafikksikkerhetskultur. Vi har ikke undersøkt dette videre i den foreliggende studien. Det kan se ut til at variabler som måler trafikksikkerhetskultur på regionalt nivå eller på lokalsamfunnsnivå (avhengig av hvordan du definerer fellesskapsgrensene) vil være hensiktsmessig for å gi mer informasjon om dette. Det meste av interaksjonen mellom trafikanter forekommer i lokalsamfunn, eller mer eller mindre lukkede geografiske områder, og interaksjon er en av de viktigste arenaene hvor trafikksikkerhetskultur/klima oppstår (Luria et al. 2014). Dette er et område for fremtidig forskning.

I intervjuene spurte vi de private norske bilistene om de opplever at andres måte å kjøre bil på påvirker dem til å kjøre sikrere eller mindre sikkert. Vi spurte blant annet om venners påvirkning, og noen svarte at de var usikre på hvordan vennene deres kjører, fordi de sjelden satt på med dem eller så dem kjøre. De nevnte flere eksempler på at de kjørte sammen med venner da de var yngre. Flere av de intervjuede mente imidlertid at vennene deres kjørte omtrent som dem selv; det vil si at de (også) var relativt sindige i trafikken. De nevnte imidlertid unntak her: noen nevnte at de hadde både venner som kjørte mer, eller mindre sikkert enn dem selv. Flere la også vekt på familiens betydning for egen kjørestil, for eksempel det man lærte av egne foreldre som rollemodeller, og betydningen av ektefelles og barns tilbakemeldinger på egen kjørestil. Kjørestilen på den greske øya var også en tema i de kvalitative intervjuene med de greske informantene. I disse intervjuene ble den greske kjørestilen omtalt som uforutsigbar, aggressiv osv., men de intervjuede understreket gjerne at kjørestilen på den greske øya var enda mer uforutsigbar enn i Hellas for øvrig. Det ble nevnt eksempel som for eksempel å kjøre mot kjøreretningen, bytte fil uten forvarsel og stoppe hvor som helst uten å gi signal på forhånd. Usikker atferd på den greske øya ble gjerne knyttet til lav grad av politihåndheving.

### 5.3 Faktorer som påvirker ulykkesinvolvering

Det tredje delmålet med studien vår var å undersøke betydningen av sikkerhetsatferd og andre faktorer for ulykkesinvolvering. På bakgrunn av tidligere forskning (Warner et al. 2011), forventet vi at sjåførenes ulykkesinvolvering ville være relatert til deres sikkerhetsadferd (for eksempel aggressiv kjøring). I tråd med dette, fant vi at aggressiv kjøring var relatert til respondentenes selvrapporterte ulykkesinvolvering, men sammenhengen var bare signifikant på 10% -nivå.

På bakgrunn av tidligere forskning, forventet vi også at sjåførenes ulykkesinvolvering ville være påvirket av demografiske variabler som alder, kjønn, nasjonalitet. Vi fant imidlertid at verken alder eller kjønn bidro signifikant til ulykkesinvolvering, i kontrast til tidligere forskning (Salminen 2000, Bjørnskau 2015). Vi fant imidlertid en tydelig sammenheng mellom (gresk) nasjonalitet og ulykkesinvolvering. Tidligere studier finner også at nasjonalitet (Nævestad et al. 2017) eller land (DaCoTa 2012, European Commission, 2016) er relatert til føreres ulykkesrisiko. Sammenhengen mellom nasjonalitet og ulykker skyldes til en viss grad aggressiv kjøring, men bare delvis, siden effekten av nasjonalitet fortsatt er betydelig, selv om vi kontrollerer for aggressive brudd. Dermed synes dette forholdet også å skyldes andre nasjonale variabler som vi ikke har klart å måle. Dette indikerer et viktig område for fremtidig forskning.

Den signifikante sammenhengen mellom sjåførens ulykkesinvolvering og kjørelengde er i samsvar med tidligere forskning (for eksempel Elvik et al. 2009). Det var spesielt viktig å kontrollere dette i vår studie, siden årlig gjennomsnittlig kjørelengde for private og profesjonelle sjåfører var svært forskjellig.

Som forventet, bidro den profesjonelle greske sjåførvariabelen (som hadde 36 % ulykkesinvolvering) med det sterkeste bidraget i analysen av begge grupper. Vi antar at dette i noen grad også kan skyldes at de greske profesjonelle sjåførene har kjørt lengst, men vi ser at de også har en høyere risiko for ulykkesinvolvering (dvs. kontrollert for kjørelengde). Vi forventet, på bakgrunn av tidligere forskning, at arbeidsrelaterte variabler som tidspress og stress, sektor og rammebetingelser ville påvirke ulykkesrisikoen for profesjonelle sjåførere. I analysen som bare involverte profesjonelle sjåførere, fant vi, som forventet på bakgrunn av tidligere forskning (Öz et al. 2013), en sammenheng mellom stress/arbeidspress og ulykkesinvolvering. Vi fant imidlertid ikke en sammenheng mellom ulykkesinvolvering og rammebetingelser og sektorfokus på sikkerhet (jf. Elvik et al. 2009; Bjørnskau og Longva 2009). Dette var uventet, og disse forholdene bør kanskje undersøkes videre i fremtidig forskning. Det kan også ha noe med vår koding av variablene å gjøre kombinert med variasjonen i datamaterialet.

## 5.4 Betydningen av sosiokulturelle grupper for sikkerhetsatferd i vegtrafikk

Vår studie tyder for det første på at respondentenes medlemskap i flere ulike sosiokulturelle grupper påvirker deres sikkerhetsadferd i trafikken. Sikkerhetsadferden til profesjonelle sjåførere ble påvirket av deres medlemskap i arbeidsorganisasjoner, slik det fremgår av sammenhengen mellom organisasjonssikkerhetskultur for atferd. Det betyr at tiltak rettet mot organisasjonskultur i transportbedrifter kan redusere antall dødsulykker og personskader i trafikken.

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

For det tredje viser den foreliggende studien også hvordan geografisk tilhørighet kan påvirke trafikksikkerhetsadferd og normer. Analysene indikerer en betydelig sammenheng mellom det å bo på den greske øya og det å ha en noe høyere skåre på ulike typer negativ sikkerhetsadferd, spesielt det å kjøre over fartsgrensene. Dette gjaldt også kontrollert for demografiske variabler. Respondentene på denne øya forventet også mer usikker atferd fra andre bilister i eget land: de skårte 7 poeng høyere på indeksen for nasjonal trafikksikkerhetskultur, operasjonalisert som aggressiv kjøring og brudd, enn det respondentene fra Athen gjorde. Dette indikerer at respondentene fra øya trekker slutninger om nasjonal kultur basert på erfaringene de har fra sitt eget hjemsted, som ser ut til å ha en relativt unik kultur, siden øya er et geografisk isolert område. Dette indikerer en unikt regional trafikksikkerhetskultur på øya, som bør følges opp i fremtidig forskning. I diskusjonen av hvilke faktorer som bidrar til trafikksikkerhetskulturen på øya, kan vi kanskje dra vekslere på de samme faktorene som vi la vekt på i diskusjonen av nasjonal trafikksikkerhetskultur: 1) Interaksjon, 2) infrastruktur, 3) politihåndhevelse, 4) utdanning og 5) sammensetningen av trafikanter. Dette var også faktorer som ble nevnt av de som ble intervjuet på øya, i diskusjoner om hvorvidt kulturen på øya skiller seg fra fastlandet.

## 5.5 Mulige analytisk koblinger mellom nasjonal kultur og atferd

Vi vil i det følgende diskutere mulige koblinger mellom nasjonal trafikksikkerhetskultur forstått som deskriptive normer og atferd. Diskusjonen er i stor grad spekulasjon basert på et relativt tynt datagrunnlag, men den kan belyse mekanismer som det kan være interessant å belyse videre i fremtidig forskning. Ved å oppføre seg på bestemte måter i trafikken, og kanskje sanksjonere noen typer atferd og akseptere andre, forhandler trafikanter seg frem til et felles sett av normer for akseptert atferd i trafikken, som også gjerne betraktes som normalt og som dermed forventes i gitte lokalsamfunn eller i bestemte land. Vi kan tenke oss at koblingen mellom nasjonal trafikksikkerhetskultur og atferd kan beskrives gjennom minst to prosesser. For det første, kan sjåfører oppføre seg i tråd med normer, hvis de vet at de vil bli sanksjonert av andre sjåfører hvis de ikke gjør det. Vi kan referere til dette som eksternt motivert påvirkning fra sosiale normer på atferd: «compliance» (Naveh & Katz Navon 2015). For det andre, kan sjåførers atferd i tråd med normer være internt motivert, gjennom «internalisering», som involverer prosesser hvor sjåfører lærer om normer og gradvis anerkjenner deres betydning og verdi, til de aksepterer dem som sine egne. Internaliserte normer er ofte knyttet til vår identitet, våre moralske vurderinger og våre følelser (Schein 2004). Dette kan forklare hvorfor (de norske) sjåførene i de kvalitative intervjuene sa at de reagerte så sterkt på andre sjåførers usikre atferd: visse typer atferd i trafikken ser ut til å være knyttet til moral og sterke følelser: noen av de vi intervjuet i Norge, sa for eksempel at de kun ville ha kjørt med promille om «det stod om livet». Dette viser også hvordan trafikksikkerhetskultur er knyttet til identitet: blant de intervjuede var visse typer risikoatferd utenkelig, sannsynligvis fordi de ikke vil være en person som oppfører seg på bestemte måter. I tillegg, indikerer analysene våre hvordan identitet er knyttet til kulturelle normer i samfunnet: flere av de intervjuede sa at de tenkte annerledes om mange av de atferdstypene vi intervjuet dem om tidligere, avhengig av alder, sosial omgangskrets og tidsperiode. Vi kan for eksempel anta at normer knyttet til risikoatferd i trafikken (for eksempel bilbelte) har endret seg gjennom de siste årene. Når «nye» trafikanter kommer inn i trafikken og samhandler med andre trafikanter, enten det er ferske sjåfører eller utenlandske, kan de velge å overholde normene til de kanskje internaliserer dem selv (for eksempel som et resultat av kognitiv dissonans), eller de kan forøke å reforhandle dem gjennom å oppføre seg annerledes og sanksjonere atferd.

Det er mer utfordrende å bidra med en god teoretisk forklaring på sammenhengen mellom nasjonal trafikksikkerhetskultur, forstått som verdier og normer, og trafikksikkerhetsatferd. Vi fant som, nevnt, sammenhenger mellom nasjonal trafikksikkerhetskultur målt som verdsetting av individets frihet til å ta risiko i trafikken og respondentenes egen risikotaking i trafikken: aggressiv kjøring, kjøring over fartsgrensen og kjøring med promille. Vi foreslo en hypotese om at sjåfører som verdsetter individuell frihet til å ta risiko i trafikken, kanskje føler seg mindre hemmet fra å ta risiko i trafikken, dersom de ønsker det. En annen mulig hypotese er at respondenter som er mer tilbøyelige til å ta risiko i trafikken er skeptiske til paternalistiske begrensninger av egen frihet til å ta risiko. Dette er forhold som bør undersøkes i fremtidig forskning. Sosialpsykologisk forskning har for eksempel flere velutviklede teorier som forklarer sammenhengene mellom atferd og holdninger, deskriptive og subjektive, intensjoner osv. f.eks. «health belief model» (HBM), «theory of planned behaviour» (TPB) og «the locus of control model» (LC) (cf. Lajunen og Räsänen 2001). Disse teoriene kan kanskje være til hjelp i fremtidige forsøk på å lage en modell over sammenhengene mellom de ulike elementene i nasjonal trafikksikkerhetskultur (atferdsmønstre, deskriptive normer, holdninger og verdier).

## 5.6 Hvordan oppstår nasjonal trafikksikkerhetskultur?

Det fjerde målet med studien vår var å diskutere hvordan nasjonal trafikksikkerhetskultur oppstår. Den foreliggende studien indikerer at de greske sjåførene forventet mer aggressiv kjøring blant andre trafikanter i sitt land, mens norske sjåfører generelt forventet et mer kjøring i tråd med trafikkreglene og oppførsel i trafikken. Våre analyser tyder på en sammenheng mellom respondentens egen trafikksikkerhetsadferd og atferdene som de forventet av sjåfører fra sitt eget hjemland. Dette skyldes antagelig at deres egen atferd i noen grad begrunnes og legitimeres ved at de oppfatter visse typer oppførsel som «normal» på vegene i sitt eget hjemland, hvor de vanligvis ferdes. Vi refererer til dette som deskriptive normer.

For det første kan vi, basert på tidligere forskning, anta at slike felles normer kontinuerlig skapes og gjenskapes gjennom interaksjon mellom trafikanter i trafikken (Özkan et al. 2006; Luria et al. 2014). Bjørnskau (2014) har beskrevet hvordan interaksjon mellom trafikanter kan skape dynamiske prosesser som endrer forventninger, normer og til slutt også trafikkreglene. Når vi diskuterer den høyere forekomsten av aggressiv kjøring i sørlige land sammenlignet med land lenger nord, bør vi også ta faktorer som påvirker interaksjonen på i betraktning. De intervjuede la vekt på en rekke ulike faktorer.

For det andre er en av de antatt viktigste faktorene som ble nevnt av de intervjuede, i tillegg til interaksjonen mellom trafikanter, det greske politiets (manglende) håndhevelse av trafikkreglene. Det er et betydelig sammenheng mellom politihåndhevingsnivået i land og bilisters atferd (Elvik et al. 2009). Dersom sjåfører i et land (eller en region) oppfatter at noen typer lovbrudd (for eksempel: fartsovertredelser, manglende bilbelte) ikke håndheves i praksis av politiet, er det sannsynlig at disse typene av brudd kan bli mer utbredt. Våre resultater indikerer mindre respekt for trafikkreglene blant de greske respondentene, som kan være relatert til graden av ulik grad av politihåndheving i de to landene vi studerer. I tråd med dette, mente flere av de intervjuede at det greske trafikpolitiet ikke håndhever trafikkreglene ordentlig og systematisk, men at de sjekker fører og kjøretøy mer spontant og tilfeldig. De la vekt på at dette bidrar til negativ trafikksikkerhetskultur, fordi sjåførene ikke i stor nok grad erfarer at usikker atferd sanksjoneres av politiet. Framtidig forskning bør undersøke hvordan slike ulike håndhevingspraksiser kan bidra til ulike nasjonale eller regionale trafikksikkerhetskulturer.

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

For det fjerde, mente de greske profesjonelle sjåførene at finanskrisen har påvirket den greske kjørekulturen negativt. Flere av de intervjuede mente at førernes følelsesmessige tilstand bidrar til å påvirke trafikkkulturen. De mente at greske sjåfører hadde blitt mer ansente i de siste årene i finanskrisen, og at det medførte at de hadde lettere for å eksplodere i trafikken. De mente at greske sjåførene får utløp for sine personlige frustrasjoner knyttet til dårlig økonomi og usikkerhet under finanskrisen når de samhandler med andre i trafikken. Dette resulterer i at de kjører mer uforsiktig og aggressivt.

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

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

Et annet forhold som vi også diskuterer i den foreliggende rapporten er trafikksikkerhetspolitikk, definert som paternalistiske tiltak generelt og nullvisjon. Dette punktet angår, eller oppsummerer flere av de andre punktene, for eksempel politihåndhevelse, opplæring, infrastruktur. Vi hadde en hypotese om at nullvisjon og paternalistiske tiltak i Norge ville føre til høyere aksept for paternalisme og lavere verdsetting av individets frihet til å ta risiko i trafikken blant de norske respondentene. Resultatene støttet bare delvis denne hypotesen: vi fant at de greske respondentene både vektla individets frihet til å ta risiko, og hadde høyere aksept for paternalistiske tiltak. Vi forklarer imidlertid dette greske paradokset ved å vise til forskning som viser at den greske trafikksikkerhetspolitikken er mangelfull, og at de greske intervjuede ønsket seg mer og bedre politihåndheving av trafikkreglene og bedre infrastruktur.

I sin diskusjon av forskjeller mellom trafikksikkerhetskulturen i land nord i Europa og lenger sør, peker Özkan et al. (2006) på infrastruktur og håndhevelse:

Aggressive violations contain an interpersonally aggressive component. It is possible that the Southern traffic context is more prone to interpersonal conflicts, because of less developed infrastructure, lack of respect for rules and problems with enforcement. (Özkan et al. 2006: 238)

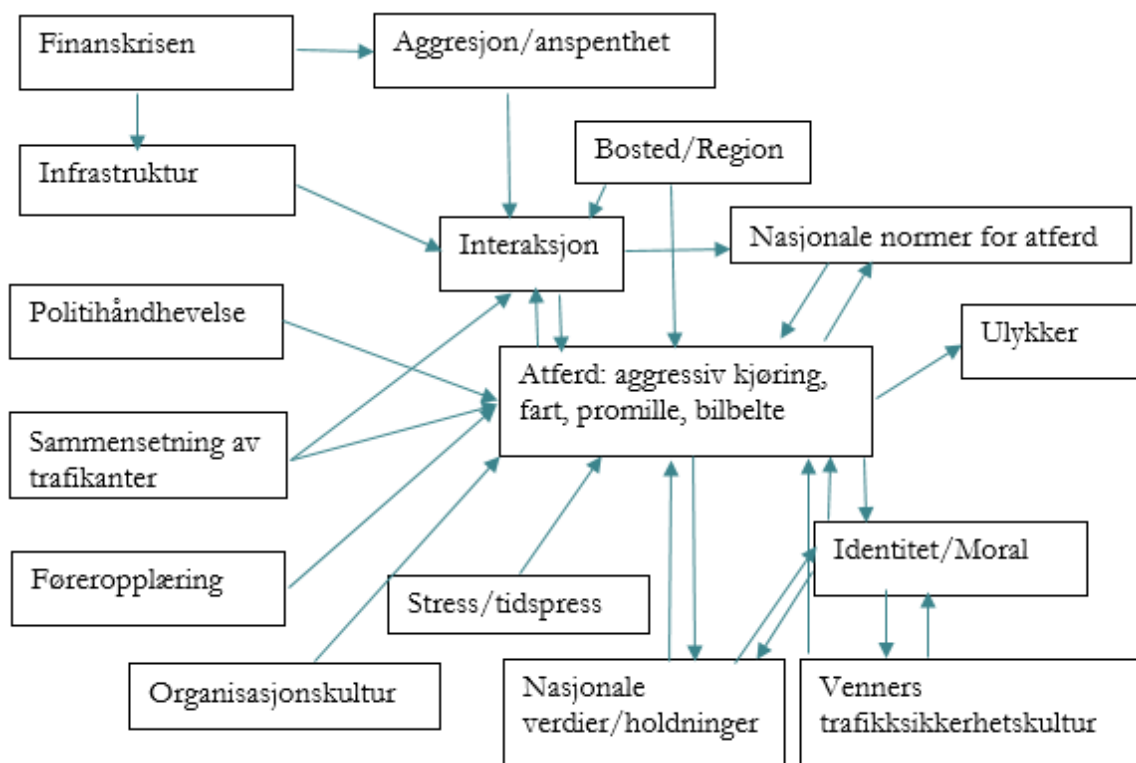
I den foreliggende studien har vi pekt på ytterligere fem forhold som kan tas med i betraktning. Det er imidlertid usikkert hvor viktige alle de syv forholdene vi diskuterer er, og fremtidig forskning bør undersøke hvordan disse forholdene sammen kan bidra til å skape nasjonal trafikksikkerhetskultur.

## 5.7 Sammenhengen mellom nasjonal trafikksikkerhetskultur og trafikkulykker

Det femte delmålet med studien var å diskutere sammenhengen mellom nasjonal trafikksikkerhetskultur og antall trafikkulykker i Norge og Hellas. En av hovedkonklusjonene i studien vår er at nasjonal trafikksikkerhetskultur er viktig, fordi den påvirker trafikksikkerhetsadferd, som igjen er relatert til ulykkesinvolvering. På bakgrunn av dette, kan det kanskje se ut til at begrepet nasjonal trafikksikkerhetskultur kanskje kan kaste lys over de ulike trafikkulykkesstatistikene til Norge og Hellas. Den foreliggende studien er i stor grad motivert av at trafikksikkerhetsnivået i Norge og Hellas er svært forskjellig. Norge hadde det laveste antall drepte i trafikken i Europa med 20 dødsfall per million innbyggere i 2017, mens Hellas i 2017 hadde 69 dødsfall per million innbyggere, som var langt over EU-gjennomsnittet på 50 (ETSC 2018). I denne studien konkluderer vi med at det ser ut til at atferden til både private og profesjonelle sjåfører i Norge og Hellas varierer avhengig av land, og at det jevnt over er mer aggressiv og usikker kjøring blant de greske sjåførene. Vi har også funnet at de greske sjåførene jevnt over forventer en høyere forekomst av aggresjon og usikker kjøring blant sjåfører fra sitt eget land enn det de norske sjåførene gjør. Vi argumenterer for at dette reflekterer forskjeller i nasjonal trafikksikkerhetskultur, som vi operasjonaliserer som deskriptive normer og felles måter å oppføre seg i trafikken på. Disse hovedresultatene ble også godt underbygd av dataene fra de kvalitative intervjuene.

Det avgjørende spørsmålet i diskusjonen av sammenhengen mellom nasjonal trafikksikkerhetskultur og trafikkulykker er om, eller i hvilken grad nasjonal trafikksikkerhetskultur er en årsak til usikker atferd som gir høyere ulykkesrisiko, eller et symptom på en rekke forhold som bidrar både til negativ trafikksikkerhetskultur, negativ atferd og høy ulykkesrisiko. I diskusjonen over, foreslo vi på bakgrunn av resultatene fra de kvalitative intervjuene og tidligere forskning at følgende faktorer bidrar til å skape nasjonal trafikksikkerhetskultur: 1) Interaksjon, 2) infrastruktur, 3) politihåndhevelse, 4) utdanning, 5) finanskriser, og 6) sammensetningen av trafikanter. Vi diskuterte også trafikksikkerhetspolitikk generelt, forstått som graden av paternalistiske tiltak (for eksempel nullvisjonen). Det er viktig å huske at disse faktorene kun er ment som forslag som bør følges opp videre i fremtidig forskning. Med det i bakhodet, kan det nevnes at disse faktorene allerede brukes som sentrale forklaringer på hvorfor vi finner variasjon mellom nasjonale ulykkesstatistikker. Det unike bidraget i den foreliggende studien er at vi også knytter disse faktorene opp mot felles mønstre for atferd i trafikken, felles normer for hva som er «normalt» og forventet av trafikanter i ulike land og felles verdier og holdninger; altså nasjonal trafikksikkerhetskultur. Dette har vi beskrevet både ved hjelp av kvalitative og kvantitative data. Vi har imidlertid ikke gjort noen undersøkelser av sammenhengene mellom disse faktorene og nasjonal trafikksikkerhetskultur, og det er et tema som bør følges opp i videre forskning.

I Figur 5.1 viser vi en illustrasjon av mulige sammenhenger som bør undersøkes i fremtidig forskning, basert på dataene i det foreliggende prosjektet. Sammenhengene mellom disse ulike faktorene er antakelig kompleks, og krevende å studere. På den ene siden, kan det tenkes at sjåførers atferd i noen grad «følger» av infrastruktur, politihåndhevelse, og utdanning, og at disse faktorene er tilstrekkelige for å forklare forskjeller mellom trafikkdødeligheten i ulike land. Samtidig vil det ofte være en uforklart restfaktor som gjerne kan skyldes andre faktorer som man ikke har klart å måle (jf. Ward et al. 2010). Selv om infrastruktur og opplæring kan legge føringer på interaksjonen, kan det også tenkes at interaksjonen i seg selv skaper en dynamikk hvor nye normer utvikles (jf. Bjørnskau 2014), som er mer eller mindre sikre og som ikke nødvendigvis «følger» av infrastrukturen. Vi så for eksempel at respondentene og de intervjuede på den greske øya rapportere om andre atferdsmønstre og normer for atferd enn de øvrige respondentene. På samme måte kan det tenkes at det i visse sosiale grupper utvikler seg visse normer som foreskriver usikker atferd i trafikken, til tross for god opplæring, infrastruktur og politihåndhevelse. I tillegg så vi at de greske intervjuede bilistene dels forklarte aggresjonen (som vi så var relatert til ulykkesstatistikken) blant greske trafikanter ved å vise til interaksjonen. De la vekt på at aggresjon i trafikken «avler aggresjon», eller at det oppstår negative spiraler med selvforsterkende aggressiv aggresjon i det trafikkbildet. Dette illustrerer igjen det selvstendige bidraget til interaksjon som kilde til kultur. I tillegg ble det også nevnt at den greske finanskrisen forsker dette ved å gjøre greske bilister anspente, nervøse og «klare til å eksplodere» i trafikken.



Figur 5.1: Illustrasjon av mulige sammenhenger som bør undersøkes i fremtidig forskning, basert på dataene i det foreliggende prosjektet.



Det at vi i våre resultater fant en sterk påvirkning på venners trafikksikkerhetskultur på atferd, tyder nettopp på at ytre faktorer ikke alltid gir en tilstrekkelig forklaring på hvorfor visse former for kultur oppstår. Styrken med et kulturelt perspektiv er at det åpner opp for å analysere hvordan normer for atferd skapes i sosial interaksjon. Vi har sett at slike normer for atferd er viktige, fordi er relatert til mer eller mindre sikker atferd, som i sin tur er relatert til ulykkesinvolvering. I tillegg, har vi også diskutert sammenhengen mellom nullvisjon, paternalistiske tiltak og verdier og normer knyttet til trafikksikkerhet. Det er for eksempel usikkert om innføring av paternalistiske tiltak fører til økt aksept, eller om høy aksept for slike tiltak i befolkningen fører til flere slike tiltak. Årsakspilene går antakelig begge veger. Det er også interessant at vi observerte en sammenheng mellom fokus på individuell frihet til å ta risiko, og risikoatferd i trafikken. Dette viser betydningene av verdiene og holdningene som vi har målt, knyttet til paternalisme og individuell frihet. Disse er også knyttet til identitet og moral. Nullvisjonen er i stor grad basert på en moralsk og vurdering om at dert er uakseptabelt at mennesker blir drept og hardt skader i trafikkulykker. Vi kan konkludere med at våre resultater tyder på at nasjonal trafikksikkerhetskultur ser ut til å inngå i og reflektere et større bilde av sammensatte og komplekse faktorer, som bør undersøkes i videre forskning.

## 5.8 Metodologiske begrensninger

### 5.8.1 Er de nasjonale utvalgene representative?

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

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

For det andre får vi tilsvarende resultater når vi fokuserer kun på sammenliknbare grupper. Vi kunne ha vektet de nasjonale utvalgene av privatbilister på bakgrunn av trekk ved populasjonene av sjåfører i de to landene, men dette er ikke nødvendigvis hensiktsmessig, siden det er små antall i flere grupper. Vi har som nevnt også trukket strategisk fylker i Norge og geografiske områder i Hellas (Athen og en øy). Vi kan imidlertid sammenlikne skårene for bestemte sammenliknbare grupper i Norge og Hellas, hvor vi kontrollerer for bosted, kjønn, alder og utdanning. Vi har valgt å sammenlikne menn fra Oslo og Athen, med videregående skole eller 3-4 års universitetsutdanning, og som er mellom 27 og 55 år. Da kontrollerer vi for effektene av bosted, kjønn, utdanning og alder. Sjåførene fra Oslo som passer med disse karakteristikkenes skårer 4,7 poeng på indeksen for aggressiv kjøring, mens tilsvarende sjåfører fra Athen skårer 5,3 poeng. Tabell 5.1 viser gjennomsnittsskårer for menn fra Oslo og Athen, med videregående skole eller 3-4 års universitetsutdanning, og som er mellom 27 og 55 år på de fire atferdsvariablene i studien og de to variablene for nasjonal trafikksikkerhetskultur.

Tabell 5.1 Gjennomsnittsskårer for menn fra Oslo (N=94) og Athen (N=74), mellom 27 og 55 år, med videregående skole eller 3-4 års universitetsutdanning på de fire atferdsvariablene i studien og de to variablene for nasjonal trafikksikkerhetskultur. P-verdier er angitt (n.s. = ikke signifikant).

Land	Aggressiv kjøring	Kjøring over fartsgrensen	Kjøring med promille	Kjøring uten bilbelte	Nasjonal TSK: Aggresjon/brudd	Nasjonal TSK: Regelfølgning/høflighet
Norge	4,7	5,3	1,05	1,1	12,2	7,3
Hellas	5,3	5,1	1,22	2,4	14,8	7,1
P-verdi	0,03	n.s.	0,02	0,00	0,00	n.s.

Det må bemerkes at denne sammenlikningen ikke er det samme som å gjøre en vurdering av representativitet. Populasjonene av bilister i ulike land har ulike demografiske sammensetninger (kjønn, alder), og det kan i flere tilfeller være en av forklaringene til ulike nasjonale trafikksikkerhetskulturer. Sammenlikningene i Tabell 5.1 indikerer imidlertid at det ikke ser ut til at forskjellene vi har sett mellom de nasjonale utvalgene av privatbilister skyldes ulike demografiske sammensetninger i utvalgene, eller skjeve nasjonale utvalg. Forskjellene vi har sett er stabile, også når vi sammenlikner personer fra hovedstedene, med samme kjønn, alder og utdanningsnivå.

For det tredje så vi fortsatt signifikante forskjeller mellom de nasjonale gruppene på aggressiv kjøring da vi kontrollerte for demografiske variabler, og en betydelige signifikant effekt av nasjonal trafikksikkerhetskultur på atferd. Vi sammenliknet også skårene for aggressiv kjøring mellom norske og greske førere i ulike aldersgrupper, med ulike utdanningsnivå og kjønn. De greske respondentene skårte i alle tilfeller høyere, og det tyder på at forskjellene vi har sett ikke skyldes utvalgseffekter. De minste forskjellene var mellom profesjonelle sjåfører mellom 36 og 45 år (0,4 poeng høyere i Hellas) og mellom privatbilister med over 5 års universitetsutdanning (0,9 poeng høyere i Hellas). Aggressiv kjøring er for eksempel relatert til kjønn: menn kjører i snitt mer aggressivt enn kvinner i begge land vi studerer. Vi finner imidlertid at kvinnelige privatbilister i Hellas rapporterer at de kjører mer aggressivt enn mannlige sjåfører i Norge (5,3 mot 4,5 poeng), noe som indikerer betydningen av nasjonal trafikksikkerhetskultur for atferd.

Det var også *skjevheter i utvalgene av personene til intervjuene*:

For det første var de private bilistene i Norge generelt eldre enn privatbilistene som ble intervjuet i Hellas. Vi bør være oppmerksomme på denne aldersforskjellen mellom de private nasjonale intervjuutvalgene i tolkningen av dataene. Intervjuguiden inneholder flere spørsmål om aggressiv kjøring og brudd (kjøring over fartsgrensen, med promille, uten bilbelte). Disse atferdene er i betydelig grad relatert til alder. Denne skjevheten blir i noen grad utlignet av at det er flere unge blant de norske profesjonelle sjåførene enn blant de greske. I tillegg kan det nevnes at hovedformålet med de kvalitative intervjuene er å belyse de kvantitative dataene og ikke være en selvstendig kilde til informasjon om trafikksikkerhetskultur.

Det er også viktig å påpeke til sammenlikningen av intervjudataene, på tvers av land og grupper, at intervjuguidene til de ulike gruppene ikke var helt identiske, selv om de overordnede temaene var felles. De intervjuede norske profesjonelle sjåførene ble for eksempel ikke spurt om egen eventuelle promillekjøring.

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

### 5.8.2 Svakheter ved selvrappotererte data

For det tredje er studien basert på selvrappotererte data, som kan påvirkes av respondentenes minne, sannferdighet, sosiale eller psykologiske faktorer som kan påvirke rapportering etc. Som nevnt av Nævestad et al. (2017a), er sammenligninger av tverrkulturelle utvalg utfordrende, fordi ulike nasjonale utvalg kan påvirkes av ulike referansepunkt, og fordi forventninger kan variere mellom nasjonale utvalg. Graden av erfaring med undersøkelser og tillit til anonymitet kan også variere mellom nasjonale utvalg (Nævestad et al. 2017a). Det er vanskelig å konkludere om dette.

### 5.8.3 Falsk konsensus?

For det fjerde, en potensiell kritikk som kan rettes mot vår operasjonalisering av nasjonal trafikksikkerhetskultur som deskriptive normer, kan være at denne mekanismen også kan påvirke atferd gjennom såkalt falsk konsensus. Dette innebærer at folk overvurderer utbredelsen av risikofylt atferd hos andre, blant annet for å rettferdiggjøre sin egen atferd (Cialdini et al. 1990). Vår hovedinnvending mot dette argumentet er at i den nåværende studien, måler vi også påvirkningen fra venners trafikksikkerhetskultur som deskriptive normer, og vi finner at effektene av deskriptive normer til venner nivå og på nasjonalt nivå varierer betydelig. I tillegg, varierer styrkene på sammenhengene mellom respondentenes ulike typer atferd og nasjonal trafikksikkerhetskultur og venners sikkerhetskultur, avhengig av hvilken atferd vi ser på, og ikke alle relasjoner er statistisk signifikante. I motsetning til hypotesen om falsk konsensus, som innebærer at oppfatninger om andres adferd reflekterer respondentenes egen adferd, fant vi at respondentenes oppfatninger om andre sjåførers oppførsel varierte avhengig av hvilken gruppe og hvilken atferd vi spurte om.

## 6 Konklusjon

I denne studien har vi målt nasjonal trafikksikkerhetskultur som felles atferdsmønstre i trafikken, deskriptive normer og felles verdier/holdninger. Vi har funnet at den analytiske mekanismen mellom nasjonal trafikksikkerhetskultur og trafikksikkerhetsadferd ser ut til å være sjåførenes oppfatning av hva som er «normalt» og forventet fra sjåfører i sitt eget land. Vi har antatt at dette skaper et mildt sosialt press om å oppføre seg på visse måter i trafikken. Vår undersøkelse indikerer at de viktigste forskjellene mellom norsk og gresk trafikksikkerhetskultur først og fremst er knyttet til høyere forekomst av aggressiv kjøring i Hellas, som vi har funnet at er relatert til ulykkesinvolvering. Da vi fokuserte spesielt på aggressiv kjøring, fant vi flere likheter mellom profesjonelle og private sjåfører internt Norge og Hellas enn mellom gruppene på tvers av land. Greske sjåfører attribuerer generelt høyere grad av aggressiv og usikker kjøring til andre sjåfører i sitt land, mens norske sjåfører attribuerer høyere nivåer av regelfølgning og høflighet til andre sjåfører fra eget land. På bakgrunn av intervjuene, foreslår vi at de ulike nasjonale trafikksikkerhetskulturene kan skyldes forskjeller i: 1) Interaksjon, 2) politihåndhevelse, 3) infrastruktur, 4) førernes følelsesmessige tilstand, og mer spesifikt finanskrisen i Hellas, 5) føreropplæring, og 6) sammensetningen av trafikantgrupper. Vi har også diskutert trafikksikkerhetspolitikk generelt, med fokus på nullvisjon og graden av paternalistiske tiltak. Den spesifikke betydningen av disse faktorene og mulige tilleggsfaktorer bør undersøkes i fremtidig forskning. Et sentralt resultat i den foreliggende studien er at trafikksikkerhetskultur ikke bare oppstår på nasjonalt nivå. Vi har også sett at respondenters tilhørighet i flere ulike sosiokulturelle grupper påvirker deres sikkerhetsatferd, for eksempel å være en profesjonell sjåfør, det å arbeide i bestemte organisasjoner, ha bestemte venner, eller komme fra ulike geografiske områder (som for eksempel en gresk øy). Den foreliggende studien indikerer at nasjonal trafikksikkerhetskultur er viktig, fordi den påvirker trafikksikkerhetsadferd, som igjen er relatert til ulykkesinvolvering. Basert på dette har vi foreslått at begrepet nasjonal trafikksikkerhetskultur kan kaste lys over de ulike trafikkuulykkesstatistikkene til Norge og Hellas. Våre resultater tyder ikke på at trafikksikkerhetskultur kan gi hele forklaringen på forskjellen, men at nasjonal trafikksikkerhetskultur ser ut til å inngå i og reflektere et større bilde av sammensatte og komplekse faktorer.

## 7 Referanser

- AAA (2007). Improving traffic safety culture in The United States – the journey forward. AAA (ed).
- Berkowitz, A.D. (2005). An overview of the social norms approach. In: Lederman, L., Stewart, L. (Eds.), *Changing the Culture of College Drinking: A Socially Situated Health Communication Campaign*. Hampton Press, Creskill, New Jersey, pp. 193–214.
- Bjørnskau, T. & Sagberg F. (2005). What do Novice Drivers Learn during the First Months of Driving? Improved Handling Skills or Improved Road User Interaction? pp 129-140 In: Underwood G. (ed.) *Traffic and Transport Psychology Theory and Application*. Elsevier.
- Bjørnskau, T. and F. Longva (2009). Sikkerhetskultur i transport. TØI rapport 1012/2009. Transportøkonomisk institutt.
- Bjørnskau, T. (2014). The Zebra crossing game – a game theoretic model to explain counter-rule interaction between cars and cyclists. *Proceedings of Third International Cycling Safety Conference, Gothenburg, Sweden*.
- Bjørnskau (2015). Risiko i veitrafikken 2013/14, TØI rapport 1448/2015: Transportøkonomisk institutt.
- Christian, M.S. J.C. Bradley, J.C. Wallace, M.J. Burke (2009) Workplace safety: a meta-analysis of the role of person and situation factors *J. Appl. Psychol.*, 94, 1103-1127.
- Cialdini, R. B., R. R. Reno and C.A. Kallgren (1990). A focus theory of normative conduct: Recycling the concept of norms to reduce littering in public places, *Journal of Personality and Social Psychology*, 58, 1015-1026.
- DACOTA (2011)  
[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/erso/pdf/country\\_overviews/dacota-country-overview-el\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/erso/pdf/country_overviews/dacota-country-overview-el_en.pdf)
- Davey, J., J. Freeman and D. Wishart (2006) A study predicting crashes among a sample of fleet drivers. *Road Safety Research, Policing and Utdannelse Conference, Gold Coast, Queensland*.
- De Winter J.C. & Dodou, D. (2010) The Driver Behaviour Questionnaire as a predictor of accidents: a meta-analysis, *Journal of Safety Research*, 41(6), 463-470.
- Elvebakk, Beate (2015). Paternalism and acceptability in road safety work. *Safety Science*, vol. 79, p. 298- 304
- Elvebakk, B, I. Storesund Hesjevoll, T. E. Julsrud (2016) På rett vei: Er myndighetenes trafikksikkerhetsarbeid ekspertstyring og paternalisme?, TØI rapport 1491/2016. 2016: Transportøkonomisk institutt.
- Edwards, J., J. Freeman, D. Soole, B. Watson (2014) A framework for conceptualising traffic safety culture, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 26B, 293-302.

- European Transport Safety Council (ETSC) (2018) RANKING EU PROGRESS ON ROAD SAFETY, 12th Road Safety Performance Index Report, June 2018; [https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN\\_AR\\_2018\\_final.pdf](https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN_AR_2018_final.pdf).
- Davey, J., J. Freeman and D. Wishart (2006). A study predicting crashes among a sample of fleet drivers: Road Safety Research, Policing and Utdannelse Conference, Gold Coast, Queensland.
- Elvik, R., A. Høye, T. Vaa and M. Sørensen (2009). The handbook of road safety measures, 2. ed. 2009: Bingley, Emerald Insight.
- European Transport Safety Council (ERSC) (2010). Drink driving in commercial transport, [https://etsc.eu/wp-content/uploads/Drink\\_Driving\\_in\\_Commercial\\_Transport.pdf](https://etsc.eu/wp-content/uploads/Drink_Driving_in_Commercial_Transport.pdf)
- Flin, R., Mearns, K., O'Connor, P., & Bryden, R. (2000a). Measuring safety climate: identifying the common features. *Safety Science*, 34(1-3), 177-192.
- Folksam (2014). Folksams studie – Olycksrisker olika förare Juni 2014 <https://mb.cision.com/Public/1524/9608434/b2818581808300e6.pdf>.
- GAIN (Global Aviation Network) (2001). Operator's Flight Safety Handbook
- Huang, Y. D. Zohar, M.M. Robertson, A. Garabet, J. Lee, L.A. Murphy (2013) Development and validation of safety climate scales for lone workers using truck drivers as exemplar, *Transport Research Part F*, 17.
- Lajunen, T. & M. Räsänen (2004) Can social psychological models be used to promote bicycle helmet use among teenagers? A comparison of the health belief model, theory of planned behaviour and the locus of control, *Journal of Safety Research* 35, pp. 115-123
- Lajunen, T. and H. Summala (2003). Can we trust self-reports of driving? Effects of impression management on driver behaviour questionnaire responses, *Transportation Research Part F*, 6, 97–107.
- Luria, G. A. Boehm & T. Mazor (2014). Conceptualizing and measuring community road-safety climate, *Safety Science*, Vol 70, p. 288-294.
- Moeckli, J., & Lee, J. D. (2007). The making of driving cultures. In AAA (Ed.), *Improving traffic safety culture in the United States – The journey forward* (pp. 59–76). Washington, DC: AAA.
- Nahrgnag, J. F. Morgeson, D. Hofmann (2011). Safety at work: a meta-analytic investigation of the link between job demands, job resources, burnout, engagement, and safety outcomes *J. Appl. Psychol.*, 96 (1) pp. 71-94.
- Naveh, E. and T. Katz-Navon (2015). A Longitudinal Study of an Intervention to Improve Road Safety Climate: Climate as an Organizational Boundary Spanner. *Journal of Applied Psychology* 100(1): 216-226.
- NPRA (2015). «Norwegian Public Roads Administration» Statens vegvesen. Tilstandsundersøkelse kap 1/2015 - Bruk av bilbelter. Oslo, Statens vegvesen.
- Nævestad, T.-O. (2010). Cultures, crises and campaigns: Examining the role of safety culture in the management of hazards in a high risk industry, Ph.D. dissertation. Centre for Technology, Innovation and Culture, Faculty of Social Sciences, University of Oslo.
- Nævestad T-O. and T. Bjørnskau (2012). How can the safety culture perspective be applied to road traffic? *Transport Reviews*, 2012. 32, p. 139-154.

- Nævestad, T.-O., B. Elvebakk and T. Bjørnskau (2014). Traffic safety culture among bicyclists— results from a Norwegian study, *Safety Science*, 2014.70, p. 29-40.
- Nævestad, T.-O., Phillips, R. O. & Elvebakk, B. (2015). Traffic accidents triggered by drivers at work - a survey and analysis of contributing factors, *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour*, Vol 34, pp. 94-107.
- Nævestad, T.-O, R. Phillips, G.M. Levlin & I.B. Hovi (2017a). Internationalisation in Road Transport of Goods in Norway: Safety Outcomes, Risk Factors and Policy Implications, *Safety*, 3(4), 22.
- Nævestad, T.-O. Ross O. Phillips, Alexandra Laiou, George Yannis (2017b). Safety culture in professional road transport in Norway and Greece, *Road Safety & Simulation (RSS2017)*, Hague, on 17-19 Oct. 2017.
- Nævestad .T.-O., R.O. Phililps, A. Laiou, & G. Yannis (2018a). Road safety culture among HGV drivers in Norway and Greece: why do Greek HGV drivers commit more aggressive violations in traffic? In A. Bernatik, L. kocurkova & K. Jørgensen (eds.) "Prevention of accidents at work: Proceedings of the 9th International Conference on the Prevention of Accidents at Work (WOS 2017)," T. & Francis Group.
- Nævestad et al. (2018b). Safety culture factors predicting safety outcomes among private and professional drivers in Norway and Greece, paper presented at the 7th Panhellenic Road Safety Conference (RSC), Larissa, Greece on October 11-12, 2018.
- Nævestad, T.-O., A. Laiou, R.O. Phillips, T. Bjørnskau, G. Yannis (2019) Safety Culture among Private and Professional Drivers in Norway and Greece: Examining the Influence of National Road Safety Culture, *Safety* 2019, 5(2), 20; Special Issue: Social Safety and Security
- Nævestad .T.-O., R.O. Phililps, A. Laiou, T. Bjørnskau & G. Yannis (2019) Safety culture in professional road transport in Norway and Greece, under review in *Transportation Research Part F*, special issue from the RSS conference
- OECD (2015). <http://www.oecd-ilibrary.org/sites/9789264183896-en/>
- Öz, B., Ozkan, T., & Lajunen, T. (2013). An investigation of professional drivers: Organizational safety climate, driver behaviours and performance. *Transportation Research. Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 16, 81-91.
- Özkan et al. (2006). Cross-cultural differences in driving behaviours: A comparison of six countries, *Transportation Research Part F*, 9, 227-242.
- Papadimitriou, E., G. Yannis and N. Muhlrads (2015). Road safety management in Greece. 6th Pan-Hellenic Road Safety Conference, Athens.
- Parker D. T. Lajunen, S. Stradling (1998). Attitudinal predictors of aggressive driving violations *Transportation Research Part F*, 1, 11-24.
- Rakauskas, M.E. N.J. Ward, G. Gerberich (2009). Identification of differences between rural and urban safety cultures *Accid. Anal. Prev.*, 41, pp. 931-937.
- Reason, J.T. A.S.R. Manstead, S.G. Stradling, J.S. Baxter, K. Campbell (1990). Errors and violations on the road: a real distinction? *Ergonomics*, 33, 1315-1332.
- Salminen, S. (2000). Traffic accidents during work and work commuting. *International Journal of Industrial Ergonomics* 26, 75-85.

- Sucha, M., L. Sramkova & R. Risser (2014). The Manchester driver behaviour questionnaire: self-reports of aberrant behaviour among Czech drivers, *Eur. Transp. Res. Rev.* DOI 10.1007/s12544-014-0147-z
- Trafikksikkerhetskulturboken (2019). [https://tsh.toi.no/doc687.htm#anchor\\_22494-5](https://tsh.toi.no/doc687.htm#anchor_22494-5), [https://tsh.toi.no/doc684.htm#anchor\\_22457-30](https://tsh.toi.no/doc684.htm#anchor_22457-30)
- Ward, N.J., J. Linkenbach, S.N. Keller and J. Otto (2010). White Paper on Traffic Safety Culture. White Papers for “Toward zero deaths: a national strategy for highway safety” Series – White Paper No.2, Montana State University.
- Warner, H.W., T. Özkan, T. Lajunen, &G. Tzamalouka (2011). Cross-cultural comparison of drivers’ tendency to commit different aberrant driving behaviours, *Transportation Research Part F*, 14, 390-399.
- WHO (2018). <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- Wills, A.R., H.C. Biggs and B. Watson (2005). Analysis of a safety climate measure for occupational vehicle drivers and implications for safer workplaces, *Australian Journal of Rehabilitation Counselling*, 11(1), 8-21.
- Wills, A.R., H.C. Biggs and B. Watson (2005). Analysis of a safety climate measure for occupational vehicle drivers and implications for safer workplaces, *Australian Journal of Rehabilitation Counselling*, 11(1), 8-21.
- Yannis, G. and E. Papadimitrou (2012). Road Safety in Greece. *Procedia –Social and Behavioural Sciences*, 48, 2839-2848.



# Vedlegg

## Vedlegg 1: Spørreskjema til sjåførere av tunge godsbiler

Privatbilistene fikk også alle spørsmålene under, unntatt de som omhandler arbeidsrelaterte forhold og tunge kjøretøy.

### Spørreskjema om sikkerhetskultur i transport

Med finansiering fra Norges Forskningsråd gjennomfører Transportøkonomisk institutt en undersøkelse om sikkerhetskultur på land og sjø i Norge og Hellas. Undersøkelsen er rettet både mot profesjonell og privat transport.

Hovedmålene for prosjektet er å undersøke sikkerhetskultur og atferd i veg og sjøtransport, og undersøke implikasjonene for sikkerhetstiltak. Prosjektet sammenligner førere av biler, mc'er, lastebiler og busser. På sjø ser vi både på fritidsbåter og mannskap på ferger og fraktefartøy.

Opplysningene behandles konfidensielt. Undersøkelsen fokuserer ikke på personer, eller bedrifter. Resultatene rapporteres kun som gjennomsnittsverdier på gruppenivå. Det tar om lag 10-15 minutter å svare på undersøkelsen. Det er frivillig å delta. Den tekniske gjennomføringen av spørreskjemaundersøkelsen foretas av MiPro. Forskerne får utlevert data fra MiPro uten tilknytning til e-post/IP-adresse.

På forhånd takk! Spørsmål eller kommentarer kan rettes til: Tor-Olav Nævestad, Transportøkonomisk institutt, e-post: ton@toi.no.

Gender	Kjønn
<input type="checkbox"/> range:*	
Mann	<input type="checkbox"/> 1
Kvinne	<input type="checkbox"/> 2

Nationality	Hva er din nasjonalitet?
<input type="checkbox"/> range:*	
Norsk	<input type="checkbox"/> 1
Gresk	<input type="checkbox"/> 2
Annen nordisk	<input type="checkbox"/> 3
Annen vesteuropeisk	<input type="checkbox"/> 4

Nationality	Hva er din nasjonalitet?	
	Sentral-/østeuropeisk	<input type="checkbox"/> 5
	Asiatisk	<input type="checkbox"/> 6
	Nord-/søramerikansk	<input type="checkbox"/> 7
	Afrikansk	<input type="checkbox"/> 8
	Oseania	<input type="checkbox"/> 9

AgeGroup	Aldersgruppe	
<input type="checkbox"/> range:*		
	< 26	<input type="checkbox"/> 1
	26-35	<input type="checkbox"/> 2
	36-45	<input type="checkbox"/> 3
	46-55	<input type="checkbox"/> 4
	56+	<input type="checkbox"/> 5

Experience	Hvor lenge har du jobbet som sjåfør?	
<input type="checkbox"/> range:*		
	0-5 år	<input type="checkbox"/> 1
	6-10 år	<input type="checkbox"/> 2
	11-15 år	<input type="checkbox"/> 3
	16-20 år	<input type="checkbox"/> 4
	Mer enn 20 år	<input type="checkbox"/> 5

Distance	Omtrent hvor mange 1000 km har du kjørt med tungbil i løpet av de to siste årene?	
<input type="checkbox"/> range:*		
	Estimert antall 1000 km med tungt kjøretøy i løpet av de siste to årene	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

Employment status	Hva er din ansettelsestatus?
<input type="checkbox"/> range:*	
Fast ansatt	<input type="checkbox"/> 1
Deltidsansatt	<input type="checkbox"/> 2
Selvstendig næringsdrivende	<input type="checkbox"/> 3
Ansatt i vikarbyrå/bemanningsselskap	<input type="checkbox"/> 4
Annet	<input type="checkbox"/> 5

Ownership	Eier du bilen selv?
<input type="checkbox"/> range:*	
Ja	<input type="checkbox"/> 1
Nei	<input type="checkbox"/> 2

Employment Number	Omtrent hvor mange ansatte er det i selskapet ditt?
<input type="checkbox"/> range:1:10000000	
	<input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> 1

TransportType	Hva slags transport jobber du mest med?
<input type="checkbox"/> range:*	
Langdistansetransport av gods	<input type="checkbox"/> 1
Distribusjonstransport av gods	<input type="checkbox"/> 2
Både langdistansetransport og distribusjonstransport av gods	<input type="checkbox"/> 3
Transport av farlig gods	<input type="checkbox"/> 4

Arbeidsforhold	Her følger noen spørsmål om ditt arbeid:				
<input type="checkbox"/> range:*					
	Helt uenig	Litt uenig	Verken enig eller uenig	Litt enig	Helt enig
	1	2	3	4	5
I min jobb opplever jeg at kunder presser/stresser sjåfører	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 1
Ledelsen legger vekt på at sjåførene ikke skal kjøre fortere enn fartsgrensen og forholdene tillater	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 2
Ledelsen legger vekt på at alle sjåfører må bruke bilbelte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 3

Salary	Hva slags lønnsordning har du?
<input type="checkbox"/> range:*	
Fastlønn	<input type="checkbox"/> 1
Fastlønn kombinert med bonusordninger	<input type="checkbox"/> 2
Bare oppdragslønn	<input type="checkbox"/> 3
Annet	<input type="checkbox"/> 4

WorkHours	8	Hvor mange timer jobber du på en typisk arbeidsdag?
<input type="checkbox"/> range:1:24		
		<input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> 1

## ID:OrganisationalSafetyCulture

Organisasjonssikkerhetskultur	Her følger flere spørsmål om din arbeidsplass:					
<input type="checkbox"/> range:*						
	Helt uenig	Litt uenig	Verken enig eller uenig	Litt enig	Helt enig	
	1	2	3	4	5	
Ledelsen betrakter sikkerhet som svært viktig i alle arbeidsoppgaver og aktiviteter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1
Ledelsen oppdager eventuelle sjåførere som ikke kjører på en sikker måte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2
Ledelsen gir ofte ros til sjåførere som kjører sikkert	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3
Sjåførene rapporterer vanligvis om alle sikkerhetsmessige mangler og farlige situasjoner som de opplever i arbeidet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4
Mine sjåførkolleger gjør alt de kan for å unngå uønskede hendelser og ulykker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5
Det finnes rutiner (prosedyrer) på min arbeidsplass slik at jeg kan rapportere om sikkerhetsmessige mangler eller avvik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6
Alle feil og mangler som blir rapportert blir utbedret i løpet av kort tid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7
Etter at en ulykke eller et uhell har skjedd blir det tatt forholdsregler slik at dette ikke skal skje igjen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8
Sjåførere i min bedrift får tilstrekkelig opplæring til å kjøre på en sikker måte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	9
Sikkerheten i denne bedriften er bedre enn i andre bedrifter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	10

ID:SafetyBehavioursProfessional

Atferd	For hver tiende gang du kjører et tungt kjøretøy i arbeid, omtrent hvor ofte gjør du følgende:							
	Aldri	Én eller to ganger	Tre eller fire ganger	Fem eller seks ganger	Syv eller åtte ganger	Mer enn åtte ganger, men ikke alltid	Alltid	
	1	2	3	4	5	6	7	
<input type="checkbox"/> <b>range:*</b>  Blir irritert på grunn av en bestemt type sjåfør og viser irritasjonen din på enhver mulig måte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1
Tuter for å vise en medtrafikannt at du er irritert på ham eller henne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2
Tar ikke hensyn til fartsgrensen i et boligområde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3
Plasserer deg så langt ut i et kryss at sjåføren med forkjørsrett må stoppe for å slippe deg frem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4
Kjører når du mistenker at du har høyere promille enn tillatt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5
Kjører uten å bruke sikkerhetsbelte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6
Tar ikke hensyn til fartsgrensen på en motorveg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7

## Information

Her følger noen spørsmål om trafikksikkerhet og forebygging av ulykker:

Paternalisme															
<input type="checkbox"/> range:*															
	<table border="0"> <thead> <tr> <th></th> <th>Helt uenig</th> <th>Litt uenig</th> <th>Verken enig eller uenig</th> <th>Litt enig</th> <th>Helt enig</th> <th></th> </tr> <tr> <td></td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> <td></td> </tr> </thead> </table>		Helt uenig	Litt uenig	Verken enig eller uenig	Litt enig	Helt enig			1	2	3	4	5	
	Helt uenig	Litt uenig	Verken enig eller uenig	Litt enig	Helt enig										
	1	2	3	4	5										
Myndighetene bør gjøre det vanskeligere for folk å velge risikabel oppførsel i trafikken (f. eks. ved å senke fartsgrensene, øke politiets håndhevelse av loven)	<table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>1</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1							
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1									
Trafikanter vet selv best hvordan de bør oppføre seg i trafikken	<table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>2</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2							
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2									
Trafikanter bør kunne velge å ta risiko i trafikken, så lenge de ikke utsetter andre for fare	<table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>3</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3							
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3									
Det faktum at det fortsatt forekommer ulykker i trafikken viser at myndighetene burde kontrollere trafikanters oppførsel mer enn de gjør i dag	<table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>4</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4							
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4									
En dyktig person kan ta mer risiko enn andre	<table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>5</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5							
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5									
Det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller hardt skadd i trafikkulykker	<table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>6</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6							
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6									
Trafikksikkerhet er en av de viktigste prioritertene for myndighetene i mitt land	<table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>7</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7							
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7									

Enforcement	I løpet av de to siste årene, omtrent hvor mange ganger har du sett en politikontroll langs vegen?
<input type="checkbox"/> range:*	
Aldri	<input type="checkbox"/> 1
Nesten aldri	<input type="checkbox"/> 2

Enforcement	I løpet av de to siste årene, omtrent hvor mange ganger har du sett en politikontroll langs vegen?
5 eller færre ganger	<input type="checkbox"/> 3
10 eller færre ganger	<input type="checkbox"/> 4
20 eller færre ganger	<input type="checkbox"/> 5
Mer enn 20 ganger	<input type="checkbox"/> 6

Enforcement2	Tenk deg at en sjåfør i ditt hjemland alltid kjører 10 km over fartsgrensen på veger med fartsgrenser på 50 km/t. Hvor ofte forventer du at han får bot av politiet?
<input type="checkbox"/> range:*	
Aldri	<input type="checkbox"/> 1
Nesten aldri	<input type="checkbox"/> 2
5 eller færre ganger per 1000. gang han kjører over fartsgrensen	<input type="checkbox"/> 3
10 eller færre ganger per 1000. gang han kjører over fartsgrensen	<input type="checkbox"/> 4
20 eller færre ganger per 1000. gang han kjører over fartsgrensen	<input type="checkbox"/> 5
Mer enn 20 ganger per 1000. gang han han kjører over fartsgrensen	<input type="checkbox"/> 6

Attribusjon	Hva mener du er viktige årsaker til trafikkulykker i ditt hjemland?				
<input type="checkbox"/> range:*					
	Ikke viktig	Lite viktig	Verken viktig eller uviktig	Ganske viktig	Svært viktig
	1	2	3	4	5
Utsiktede menneskelige feil (f.eks. feilvurderinger, manglende oppmerksomhet)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 1
Risikabel oppførsel (f.eks. for høy fart, manglende bilbeltebruk)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 2
Kjøretøy med tekniske feil eller lav sikkerhetsstandard	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 3
Dårlige veger og infrastruktur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 4
Manglende politihåndhevelse av trafikkreglene	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 5
Politikernes manglende fokus på trafiksikkerhet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 6



## ID:NationalDnorms

nasjonal_atferd	Når jeg kjører i mitt hjemland forventer jeg følgende oppførsel fra andre sjåførere:					
<input type="checkbox"/> range:*	Ingen/veldig få	Færre enn halvparten	Omtrent halvparten	Flere enn halvparten	Nesten alle/alle	
	1	2	3	4	5	
At de blir irritert på grunn av en bestemt type sjåfør og viser irritasjonen sin på enhver mulig måte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1
At de tuter for å vise at de er irritert på en annen trafikant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2
At de ikke tar hensyn til fartsgrensen på en motorveg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3
At de kjører forbi en saktegående sjåfør på innsiden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4
At de kjører når de mistenker at de kan ha høyere promille enn tillatt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5
At de kjører uten å bruke sikkerhetsbelte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6
At de respekterer og følger trafikkreglene	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7
At de ikke tar hensyn til fartsgrensen i et boligområde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8
At de er høflige mot andre trafikanter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	9

## Information

Her følger noen spørsmål om sikkerhetsnivået i din sektor (dvs. transport av farlig gods på veg):

SectorCulture	På en sikkerhetsnivåskala fra 1 til 10, hvor 10 er lik sikkerhetsnivået i internasjonal kommersiell luftfart, hvordan vil du rangere sikkerheten i din sektor (dvs. transport av farlig gods på veg)?									
<input type="checkbox"/> range:*	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 1

Sector_kultur					
<input type="checkbox"/> range:*					
	Helt uenig	Litt uenig	Verken enig eller uenig	Litt enig	Helt enig
	1	2	3	4	5
Sikkerhet er viktigere enn tidsfrister for våre kunder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 1
Sikkerhet er viktigere enn pris for våre kunder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 2
Hard konkurranse mellom bedrifter svekker sikkerheten i min sektor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 3
Jeg forventer ikke sikkerhetsforbedringer i min sektor i de neste 10 årene	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 4
Samfunnet aksepterer det nåværende antallet ulykker i min sektor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 5

Information
Her følger noen spørsmål om ulykker og skader:

Accidents	Har du i løpet av de siste to årene vært involvert i en trafikkulykke mens du kjørte et tungt kjøretøy i arbeid? (Du kan velge flere alternativer)
<input type="checkbox"/> range:*	
Nei	<input type="checkbox"/> 1
Ja, en ulykke med utelukkende materiell skade	<input type="checkbox"/> 2
Ja, en ulykke med personskade,	<input type="checkbox"/> 3
Ja, en ulykke med dødelig personskade	<input type="checkbox"/> 4

AccidentNumber_material	Hvor mange ulykker med utelukkende materielle skader har du vært involvert i?
<input type="checkbox"/> filter:\Accidents.a=2 <input type="checkbox"/> range:*	<input type="text"/> <input type="text"/> 1

AccidentNumber_personal	Hvor mange ulykker med personskade har du vært involvert i?
<input type="checkbox"/> filter:\Accidents.a=3 <input type="checkbox"/> range:*	<input type="text"/> <input type="text"/> 1

AccidentNumber_serious	Hvor mange ulykker med dødelig personskade har du vært involvert i?
<input type="checkbox"/> filter:\Accidents.a=4 <input type="checkbox"/> range:*	<input type="text"/> <input type="text"/> 1

Blame	Hvem tilla politiet skylden for ulykken?
<input type="checkbox"/> filter:\Accidents.a=3;4 <input type="checkbox"/> range:*	
Meg	<input type="checkbox"/> 1
Den andre trafikanten	<input type="checkbox"/> 2
Delt skyld	<input type="checkbox"/> 3
Ennå ikke avgjort	<input type="checkbox"/> 4

Sleep	Har du i løpet av de siste tre månedene sovnet (eller duppet av et lite øyeblikk) mens du kjørte et tungt kjøretøy?
<input type="checkbox"/> range:*	
Ja	<input type="checkbox"/> 1
Nei	<input type="checkbox"/> 2

skade_losset	Har du i løpet av de siste to årene blitt skadet på jobb mens du lastet eller losset (dvs. ikke i trafikk)?
<input type="checkbox"/> range:*	

<b>skade_losset</b>	<b>Har du i løpet av de siste to årene blitt skadet på jobb mens du lastet eller losset (dvs. ikke i trafikk)?</b>
Nei	<input type="checkbox"/> 1
Ja, en liten skade som ikke krevde medisinsk bistand	<input type="checkbox"/> 2
Ja, en skade som krevde medisinsk bistand	<input type="checkbox"/> 3
Ja, en skade som krevde medisinsk bistand og sykemelding	<input type="checkbox"/> 4

<b>Sikkerhetsvurdering</b>	<b>9</b>	<b>Alt I alt, hvordan vurderer du sikkerheten i ditt arbeid som sjåfør? (dette gjelder både trafikksikkerhet og sikkerhet ved lasting og lossing)</b>
<input type="checkbox"/> <b>range:*</b>		
	1	10
	Svært dårlig	Svært god
	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	
	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 1	

<b>kommentar</b>	<b>10</b>	<b>Har du kommentarer til undersøkelsen, kan du skrive dem her:</b>
		Ope n

<b>timestamp</b>	<b>11</b>	<b>Time stamp</b>
<input type="checkbox"/> <b>range:*</b>		
<input type="checkbox"/> <b>afilla:sys_date c</b>		<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1
Dato		
<input type="checkbox"/> <b>afilla:sys_timenowf c</b>		<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 2
Klokkeslett		

<b>Information</b>
<input type="checkbox"/> <b>exit:yes</b> <input type="checkbox"/> <b>redirect:http://www.toi.no/</b> <input type="checkbox"/> <b>status:COMPLETE</b> <p>Tusen takk for at du tok deg tid til å svare på undersøkelsen!</p>

## V1.1 De viktigste tilleggsspørsmålene som også gikk til privatbilister:

Experience	Hvor lenge har du hatt førerkort for bil?
<input type="checkbox"/> range:*	
0-5 år	<input type="checkbox"/> 1
6-10 år	<input type="checkbox"/> 2
11-15 år	<input type="checkbox"/> 3
16-20 år	<input type="checkbox"/> 4
Mer enn 20 år	<input type="checkbox"/> 5

Distance	Omtrent hvor mange 1000 km har du kjørt med bil i løpet av de to siste årene?
<input type="checkbox"/> range:*	
Estimert antall 1000 km med bil i løpet av de to siste årene	<input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> 1

horv_ofte	Hvor ofte kjører du bil?
<input type="checkbox"/> range:*	
Hver dag	<input type="checkbox"/> 1
5-6 dager i uka	<input type="checkbox"/> 2
3-4 dager i uka	<input type="checkbox"/> 3
1-2 dager i uka	<input type="checkbox"/> 4
Noen dager hver måned	<input type="checkbox"/> 5
Sjeldnere enn noen dager hver måned	<input type="checkbox"/> 6

car_brand	Hva slags bilmerke kjører du vanligvis?
<input type="checkbox"/> range:*	
Toyota	<input type="checkbox"/> 1
Volkswagen	<input type="checkbox"/> 2
Opel	<input type="checkbox"/> 3

car_brand	Hva slags bilmerke kjører du vanligvis?
Nissan	<input type="checkbox"/> 4
Fiat	<input type="checkbox"/> 5
Ford	<input type="checkbox"/> 6
Peugeot	<input type="checkbox"/> 7
Suzuki	<input type="checkbox"/> 8
Hyundai	<input type="checkbox"/> 9
Skoda	<input type="checkbox"/> 10
Mercedes-Benz	<input type="checkbox"/> 11
Audi	<input type="checkbox"/> 12
Volvo	<input type="checkbox"/> 13
Honda	<input type="checkbox"/> 14
Mazda	<input type="checkbox"/> 15
Mitsubishi	<input type="checkbox"/> 16
Subaru	<input type="checkbox"/> 17
Citroén	<input type="checkbox"/> 18
Tesla	<input type="checkbox"/> 19
Kia	<input type="checkbox"/> 20
BMW	<input type="checkbox"/> 21
Renault	<input type="checkbox"/> 22
Seat	<input type="checkbox"/> 23
Annet merke	<input type="checkbox"/> 24

Annet_merke	Hvilket annet merke?
<input type="checkbox"/> filter:\car_brand.a=24	Open

Biltype	Hva slags biltype kjører du vanligvis?
<input type="checkbox"/> range:*	
Personbil	<input type="checkbox"/> 1
Stasjonsvogn	<input type="checkbox"/> 2
Varebil/kassebil	<input type="checkbox"/> 3
Pick-up	<input type="checkbox"/> 4
SUV	<input type="checkbox"/> 5
Annen type	<input type="checkbox"/> 6
	Open

Annen_biltype	Vennligst spesifiser annen biltype
<input type="checkbox"/> filter:\Biltype.a=6	
	Open

Elbil	Kjører du vanligvis el-bil/hybrid?
<input type="checkbox"/> range:*	
Nei	<input type="checkbox"/> 1
Ja	<input type="checkbox"/> 2

Tettsted	Hvordan vil du beskrive stedet der du bor?
<input type="checkbox"/> range:*	
By med over 100 000 innbyggere	<input type="checkbox"/> 1
By med 50 – 100 000 innbyggere	<input type="checkbox"/> 2
By med 25 – 50 000 innbyggere	<input type="checkbox"/> 3
By med 10 – 25 000 innbyggere	<input type="checkbox"/> 4
Tettsted med under 10 000 innbyggere	<input type="checkbox"/> 5
Spredtbygd område	<input type="checkbox"/> 6

Utdannelse	Hva er din høyeste utdanning?
<input type="checkbox"/> range:*	
Grunnskole	<input type="checkbox"/> 1
Videregående skole	<input type="checkbox"/> 2
3-4 år universitet/høyskole	<input type="checkbox"/> 3
>5år Universitet/høyskole	<input type="checkbox"/> 4

Information
Nå følger noen flere spørsmål om andres oppførsel i trafikken Selv om spørsmålene kan likne på de du har svart på tidligere, er det viktig for oss at du også svarer på hva du forventer av venner og sjåfører i din kommune.

har_du_venner	Har du venner som kjører bil jevnlig?
<input type="checkbox"/> range:*	
Ja	<input type="checkbox"/> 1
Nei	<input type="checkbox"/> 2

Venners_atferd	Hvor mange av dine venner som kjører bil jevnlig tror du:														
<input type="checkbox"/> filter:\har_du_venner.a=1															
<input type="checkbox"/> range:*															
	<table border="0"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ingen/veldig få</th> <th>Færre enn halvparten</th> <th>Omtrent halvparten</th> <th>Flere enn halvparten</th> <th>Nesten alle/alle</th> <th></th> </tr> <tr> <td></td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> <td></td> </tr> </thead> </table>		Ingen/veldig få	Færre enn halvparten	Omtrent halvparten	Flere enn halvparten	Nesten alle/alle			1	2	3	4	5	
	Ingen/veldig få	Færre enn halvparten	Omtrent halvparten	Flere enn halvparten	Nesten alle/alle										
	1	2	3	4	5										
Blir irritert på grunn av en bestemt type sjåfør og viser irritasjonen sin på enhver mulig måte	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 1														
Tuter for å vise at de er irritert på en annen trafikanter	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 2														
Ikke tar hensyn til fartsgrensen på en motorveg	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 3														



Venners_atferd	Hvor mange av dine venner som kjører bil jevnlig tror du:					
Kjører forbi en saktegående sjåfør på innsiden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4
Kjører når de mistenker at de kan ha høyere promille enn tillatt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5
Kjører uten å bruke sikkerhetsbelte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6
Respekterer og følger trafikkreglene	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7
Ikke tar hensyn til fartsgrensen i et boligområde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8
Er høflige mot andre trafikanter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	9

## Vedlegg 2: Intervjuguide

### V2.1 Intervjuguide til sjåfører av tunge godsbiler

Privatbilistene fikk også alle spørsmålene under, unntatt de som omhandler arbeidsrelaterte forhold og tunge kjøretøy.

<p><b>Forskningsintervju om sikkerhetskultur i transport</b></p> <p>Transportøkonomisk institutt gjennomfører en undersøkelse om sikkerhetskultur innen sjøtransport og landbasert transport i Norge og Hellas. Prosjektet er finansiert av Norsk forskningsråd, og fokuserer på både profesjonell og privat transport. Prosjektleder er Tor-Olav Nævestad.</p> <p>Vi er særlig opptatt av å belyse betydningen av nasjonal sikkerhetskultur for atferd i trafikken. Det vil si sjåførers syn på hvordan andre i eget land oppfører seg i trafikken og syn på myndigheters bidrag til trafikksikkerhet. I tillegg vil vi se på betydningen av arbeidsforhold i ulike sektorer (buss og godstransport) for transportsikkerhet, og organisasjonssikkerhetskultur. Dette skal vi sammenlikne med tilsvarende intervjudata i Hellas. Vi gjennomfører også spørreundersøkelser i begge land.</p> <p>Informasjonen du gir oss vil bli behandlet konfidensielt, altså anonymt. Intervjudataene er svært viktige for å få belyst spørsmålene våre på en grundig og mer åpen måte enn spørreskjemaene vi bruker. Vi kommer til å skrive sammendrag av intervjuresultatene som skal stå i rapporten, og du får mulighet til å lese og kommentere disse for å korrigere eventuelle feil. Intervjuet tar omtrent en time.</p>		
<p><b>Bakgrunnsinformasjon</b></p>		
1	Kjønn	
2	Hva er din nasjonalitet?	
3	Alder	
4	Hvor lenge har du jobbet som sjåfør?	
7	Ansettelsesstatus?	1) Fast ansatt, 2) Deltidsansatt, 3) Selvstendig næringsdrivende, 4) Ansatt i vikarbyrå/bemanningselskap
8	Eier du bilen selv?	2) Nei
9	Omtrent hvor mange ansatte er det i selskapet ditt? Hvilket selskap er det?	
10	Hva slags transport jobber du mest med?  Hvor mye lastning (ev. lossing) gjennomfører du hver dag, og når på dagen?	1) Langdistansetransport av gods, 2) Distribusjonstransport av gods, 3) Både langdistansetransport og distribusjonstransport av gods, 4) Transport av farlig gods

<b>Arbeidsforhold og sikkerhetsimplikasjoner</b>		
<b>Her er noen spørsmål om ditt arbeid:</b>		
2	Kan du gi eksempler fra jobben din på at kunder presser/stresser sjåfører? Hvor ofte skjer dette i løpet av en måned?	
3	-Kan du gi eksempler på at lederne snakker med sjåførene om: a) Sjåførenes fart (i hht. fartsgrensene og forholdene), og b) Bilbeltebruk? -Hvor ofte skjer dette, og hva sier de?	
5	-Hva slags lønnsordning har du? -Mener du at det er en sammenheng mellom lønnsordninger og trafikksikkerhet?	1) Fast lønn, 2) Fast lønn kombinert med bonusordninger, 3) Bare oppdragslønn, 4) Annet
<b>Organisasjonssikkerhetskultur</b>		
<b>Her er flere spørsmål om ditt arbeid:</b>		
1	-Kan du gi eksempler på situasjoner hvor en leder har oppdaget en sjåfør som ikke kjørte på en sikker måte -Kan du gi eksempler på situasjoner hvor en leder har gitt ros til sjåfører som kjører sikkert?	
2	Kan du gi eksempler på at dine sjåførkolleger rapporterer om sikkerhetsmessige mangler og farlige situasjoner som de opplever i arbeidet? -Hvor ofte skjer dette i løpet av en måned?	
3	Kan du beskrive rutine (prosedyrene) på din arbeidsplass for å rapportere om sikkerhetsmessige mangler eller avvik? (finnes slike rutiner?)	
4	Hva skjer med feilene og manglene som blir rapportert? Blir de raskt utbedret?	
5	Hva slags sikkerhetsopplæring får sjåførene i din bedrift?	
<b>Transportsikkerhetsatferd</b>		
1	-Hender det at du noen ganger blir irritert eller sint når du kjører et tungt kjøretøy i arbeid? -Hvordan viser du det til andre sjåfører (tuter, kjører tett på andre kjøretøy, bruker fingeren osv)? -Hvor ofte skjer dette hver måned, tror du?	
2	-Hva påvirker fartsvalget ditt i boligområder og på motorveg, og hvordan du forholder deg til fartsgrensene på slike veger (over-under?)	
<b>Paternalisme og trafikksikkerhet</b>		
<b>Her er noen spørsmål om trafikksikkerhet og forebygging av ulykker:</b>		

1	<p>-Synes du at myndighetene bør gjøre det vanskeligere for folk å velge risikabel oppførsel i trafikken (f. eks. ved å senke fartsgrensene, øke politiets håndhevelse av loven), eller bør trafikanter kunne velge å ta risiko i trafikken, så lenge de ikke utsetter andre for fare?</p> <p>-Hva tenker du om dette dilemmaet?</p>	
	<b>Tillit til myndigheters arbeid med transportsikkerhet</b>	
1	<p>I hvilken grad bidrar disse faktorene til trafikkulykker i ditt hjemland? Hvilke mener du er viktige eller uviktige og hvorfor?</p> <p>1) Utilstede menneskelige feil (feks. feilvurderinger, manglende oppmerksomhet),</p> <p>2) Risikabel oppførsel (feks. for høy fart, manglende sikkerhetsbeltebruk),</p> <p>3) Kjøretøy med tekniske feil eller lav sikkerhetsstandard,</p> <p>4) Dårlige veger og infrastruktur,</p> <p>5) Manglende politihåndhevelse av trafikkreglene,</p> <p>6) Politikernes manglende fokus på trafikksikkerhet</p>	
	<b>Forventninger til andre trafikanter i ditt hjemland</b>	
	<b>Når du kjører i ditt hjemland, hva slags oppførsel forventer du fra andre sjåførere:</b>	
1	<p>-Forventer du at andre trafikanter er sinte eller irriterte i trafikken?</p> <p>-Hvordan viser de det (tuter, kjører tett på andre kjøretøy, bruker fingeren osv)?</p> <p>-Hvor ofte opplever du dette (ganger per 10. tur)?</p> <p>-Er det noen trafikantgrupper som er verre enn andre?</p>	
2	<p>-Når du kjører på veger i boligstrøk, eller motorveger, forventer du at andre sjåførere kjører generelt under, over eller på fartsgrensene?</p> <p>-Hvilke faktorer tror du påvirker andre trafikanters fartsvalg på disse to vegtypene?</p>	
3	<p>-Forventer du at andre sjåførere: a) kjører uten sikkerhetsbelte, b) kjører etter at de har drukket alkohol?</p> <p>-Hvem forventer du eventuelt at gjør det (og når)?</p> <p>-Er dette noe som andre trafikanter reagerer negativt på?</p> <p>-Er denne typen atferd sosialt akseptert i noen settinger?</p>	
4	<p>-Hva slags oppførsel oppfatter du som uhøflig i trafikken?</p> <p>-Forventer du at andre trafikanter er uhøflige mot deg? (hvem? og når?)</p>	
	<b>Sektorspesifikk transportsikkerhet</b>	
	<b>Intro tekst: Her følger noen spørsmål om sikkerhetsnivået i din sektor:</b>	
1	<p>-På en sikkerhetsnivåskala fra 1 til 10, hvor 10 er lik sikkerhetsnivået i internasjonal kommersiell luftfart, hvordan vil du rangere sikkerheten i din sektor (dvs. godstransport på veg)?</p>	1-10

	-Kan du begrunne svaret?	
2	Hvilke faktorer oppfatter du som viktige for sikkerhetsnivået i din sektor? Hvilke mener du er viktige eller uviktige og hvorfor? a) Kundernes fokus på pris og tidsfrister (vs. sikkerhet) b) Konkurransen mellom bedrifter c) Manglende krav/oppfølging fra myndigheter d) Samfunnets aksept av det nåværende antallet ulykker i sektoren	
3	Forventer du sikkerhetsforbedringer i din sektor i de neste årene -Kan du begrunne svaret?	
	<b>Avslutning</b>	
	Har du noe å tilføye?	
	Hvordan synes du intervjuet gikk?	
	Mailadresse? (for eventuell kvalitetssikring av intervjunotatene)	

## V.2.2 De viktigste tilleggsspørsmålene som også gikk til privatbilister

Hvor lenge har du hatt førerkort for bil?	1) 0-5 år, 2) 6-10 år, 3) 11-15 år, 4) 16-20 år, 5) Mer enn 20 år
Hvor ofte kjører du bil?	1) Hver dag, 2) 5-6 dager i uka, 3) 3-4 dager i uka, 4) 1-2 dager i uka, 5) Noen dager hver måned, 6) Sjeldnere enn noen dager hver måned
Hva slags bilmerke kjører du vanligvis?	
Hva slags biltype kjører du vanligvis?	1) Personbil, 2) Stasjonsvogn, 3) Varebil/kassebil, 4) Pick-up, 5) SUV, 6) Annet, spesifiser..
Kjører du vanligvis el-bil/hybrid?	1) Nei 2) Ja
Hva er din høyeste utdanning?	1) Grunnskole, 2) Videregående skole, 3) 3-4 år universitet/høyskole, 4) >5år Universitet/høyskole
<b>Irritasjon/sinne i trafikken</b>	
Hender det at du noen ganger blir irritert eller sint når du kjører personbil? Hvor ofte skjer det? Månedlig, ukentlig, daglig? Hvorfor, hva slags situasjoner?	

-Hvordan viser du det til andre sjåførere? a) tuter b) kjører tett på andre kjøretøy? c) bruker fingeren? d) Følger etter vedkommende og gir beskjed? Hvor ofte skjer det? Månedlig, ukentlig, daglig? Hvorfor, hva slags situasjoner?
-Opplever du at bilister i Norge generelt blir irriterte eller sinte i trafikken? --Opplever du at bilister i din kommune blir irriterte eller sinte i trafikken? - Opplever du at dine nærmeste venner som kjører bil blir irriterte eller sinte i trafikken? - Hvem mener du eventuelt gjør det?
<b>Sikkerhetsbelte</b>
Hender det at du kjører uten å bruke sikkerhetsbelte  Hvor ofte gjør du det per måned? Hvorfor, hva slags situasjoner?
-Opplever du at bilister i Norge generelt kjører uten å bruke sikkerhetsbelte -Opplever du at bilister i din kommune kjører uten å bruke sikkerhetsbelte - Opplever du at dine nærmeste venner som kjører bil kjører uten å bruke sikkerhetsbelte - Hvem mener du eventuelt gjør det?
<b>Fartsgrense</b>
Hender det at du kjører uten å ta hensyn til fartsgrensen på en motorveg, eller i et boligområde?
-Opplever du at bilister i Norge generelt kjører uten å ta hensyn til fartsgrensen i boligområde eller på motorveg? --Opplever du at bilister i din kommune kjører uten å ta hensyn til fartsgrensen i boligområde eller på motorveg? - Opplever du at dine nærmeste venner som kjører uten å ta hensyn til fartsgrensen i boligområde eller på motorveg? - Hvem mener du eventuelt gjør det?
<b>Promille</b>
Hender det at du kjører når du mistenker at du har høyere promille enn tillat?  Hvor ofte gjør du det per måned?  Hvorfor, hva slags situasjoner?
-Opplever du at bilister i Norge generelt når de mistenker at de har høyere promille enn tillat? (evt. i hvilke situasjoner?)

- Opplever du at bilister i din kommune gjør det? (evt. i hvilke situasjoner?)
- Opplever du at dine nærmeste venner som kjører bil gjør det? (evt. i hvilke situasjoner?)
- Hvem mener du eventuelt gjør det?

### **Syn på påvirkning:**

- Opplever du at andres måte å kjøre bil på påvirker deg til å kjøre sikrere eller mindre sikkert?
- For eksempel: familie, venner, bilister i nærområdet?
- Kan du evt. utdype hvordan?

- Opplever du at andres synspunkter på din måte å kjøre bil på påvirker deg til å kjøre sikrere eller mindre sikkert?
- For eksempel: familie, venner, bilister i nærområdet?
- Kan du evt. utdype hvordan?

- Har du endret kjøremåte eller kjørestil siden du fikk førerkort?
- Kan du evt. utdype hvordan og hvorfor?

## Transportøkonomisk institutt (TØI) Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside [www.toi.no](http://www.toi.no).

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se [www.ciens.no](http://www.ciens.no)). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transport og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

### Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt  
Gautstadalléen 21  
NO-0349 Oslo

22 57 38 00  
[toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)  
[www.toi.no](http://www.toi.no)