



Statens vegvesen

Hva er gode indikatorer på sikkerhetskultur?

ESRA-seminar 23. sep.2009

Ann Karin Midtgaard, Veg-og trafikkavdelingen
Statens vegvesen Region sør

Jeg skal snakke om

- Metodiske utfordringer ved å "måle" sikkerhetskultur
- Sikkerhetskulturundersøkelser i SVV Region sør og hva som kan være et sett av gode indikatorer
- Vårt perspektiv:
Hvordan *Statens vegvesen* med jobber med *trafikantenes* sikkerhet



Utgangspunkt for å undersøke

- "Manglende sikkerhetskultur" brukes som forklaring på så mangt
- Mange påstander om sikkerhetskulturen i Statens vegvesen; subkulturer, ukultur, frivillighetskultur...
- Antakelse: Det finnes trekk ved organisasjonen (sikkerhetskultur?) som påvirker sikkerhetsresultatene på en positiv eller negativ måte



Formål med undersøkelsene

- Få bedre innsikt i hvordan de ansatte tenker og jobber med trafikksikkerhet – styrker og svakheter
- Finne forklaringsfaktorer og forbedringsmuligheter
- Finne gode indikatorer på sikkerhetskultur som kan følges opp



Sikkerhetskultur

- Sikkerhetskultur kan ikke observeres direkte, men er...

“En felles grunnleggende virkelighetsforståelse som er styrende for våre handlinger (“underlying assumptions... the ultimate source of action”)

- Noe som blir tatt for gitt, er stabilt og historisk betinget

(Edgar Schein)



3 nivåer kulturen kommer til uttrykk på, som krever ulik forskningsdesign

Nivåer	Metode
Symboler/artefakter	Observasjoner
Utrykte verdier	Spørreundersøkelser, intervjuer
Grunnleggende antakelser	Feltundersøkelser

Enkle data,
vanskelig å
tolke



Vanskelige
data, enkelt
å tolke

Triangulering..?



Metodisk utfordring

- Ved å definere og måle indikatorer så undersøker man et mer overfladisk nivå (klima?) og kan feilslutte om kulturen



Triangulering

– løsningen på alle metodiske problemer?

- Betyr opprinnelig stedfesting vha tre koordinater – bruker samme metode, men ulike datasett
- Gir flere koordinater ett riktigere bilde av fenomenet eller bare et mer presist bilde?
- Tre fotografier fra ulik vinkel kan både vise og overse akkurat det samme



Triangulering er ikke validering

- Overføres ofte til metoder: Ulike metoder nøytraliserer hverandres svakheter og gir til sammen et riktig bilde (naivt)
- Resultater fra ulike metoder kan ikke legges sammen, bekrefte eller motsi hverandre – triangulering er ikke validering av funn
- Men ulike typer data og metoder kan brukes til å belyse ulike sider av et fenomen eller til å utdype det



Tre undersøkelser i Statens vegvesen Region sør

- To web-baserte spørreundersøkelser gjennomført blant alle ansatte i Region sør i 2003 og 2006 (ca 1000 ansatte)
 - En runde med syv fokusgruppeintervjuer av ansatte gjennomført høsten 2007 (ca 50 ansatte)
- Oppsummeringsrapport feb. 2008 (TØI)

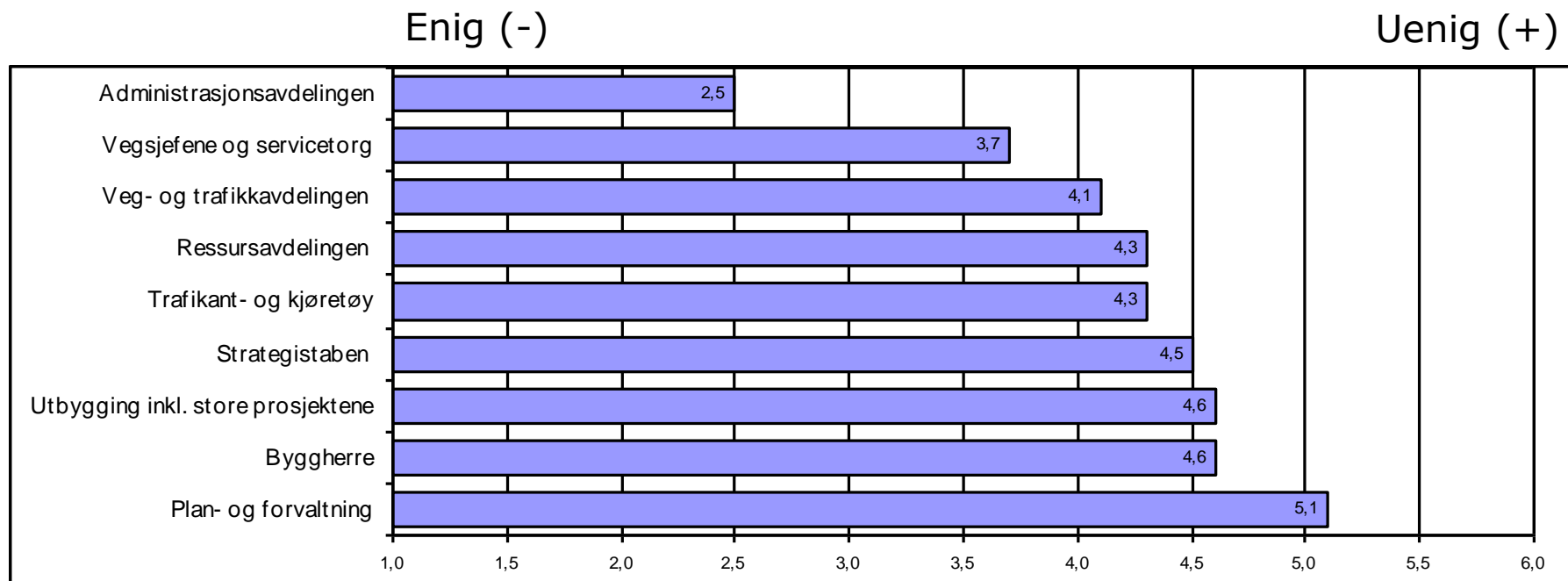


2003: Fire kategorier spørsmål

1. Egen atferd som trafikant
 2. Holdninger til trafikksikkerhet
 3. Kunnskap om trafikksikkerhet
 4. Synspunkter på nullvisjonen og sikkerhetstenkingen i egen organisasjon
- Til sammen 42 spørsmål (avkryssing på skala fra 1-6)
- Svarprosent: 68% (638 svar)



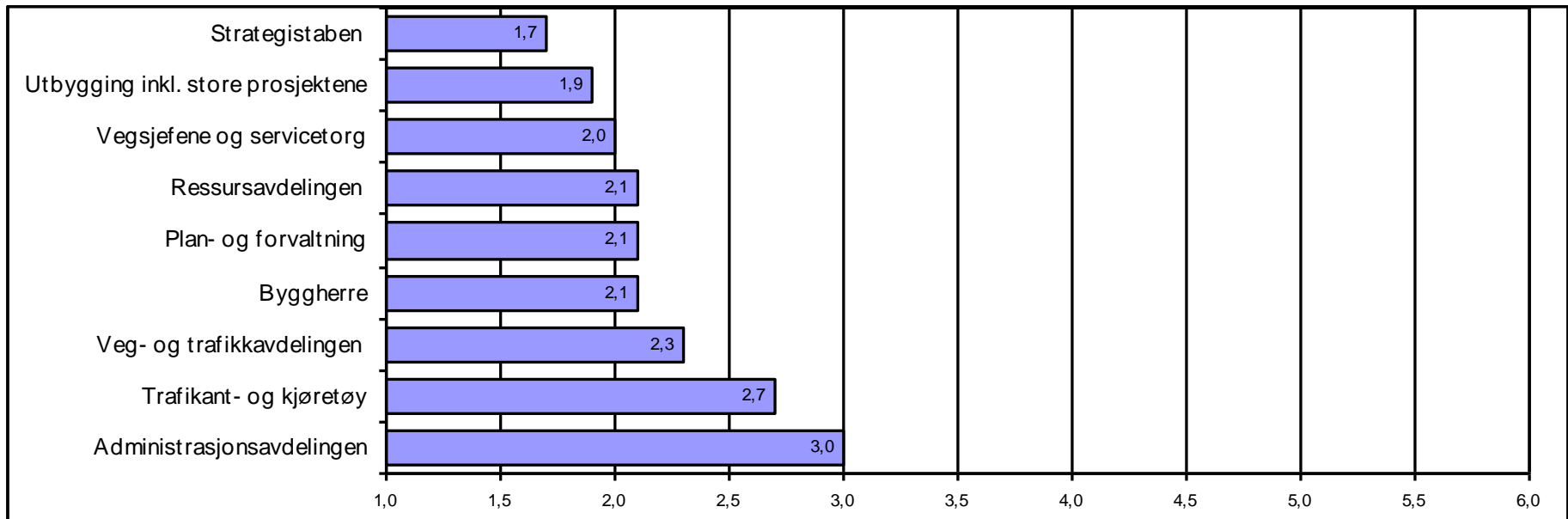
”Jeg har liten mulighet til å påvirke trafikksikkerheten i jobben min”



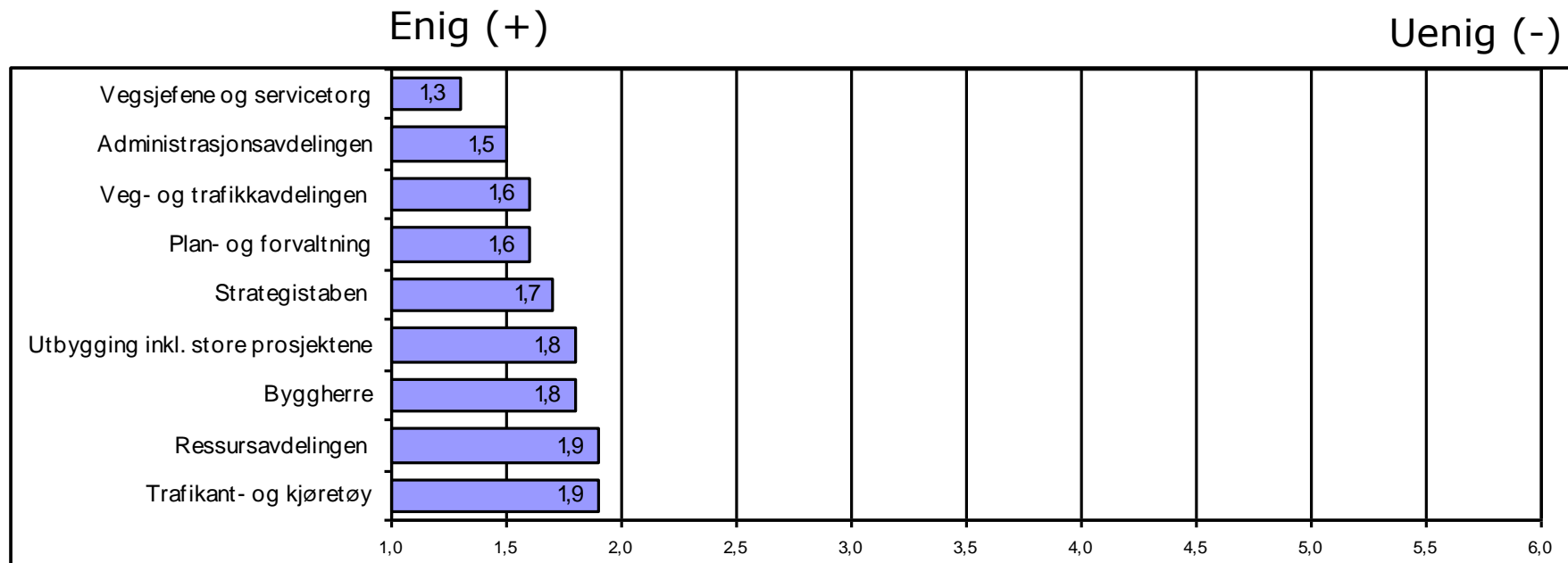
Lederen min prioriterer trafiksikkerhet høyt

Enig (+)

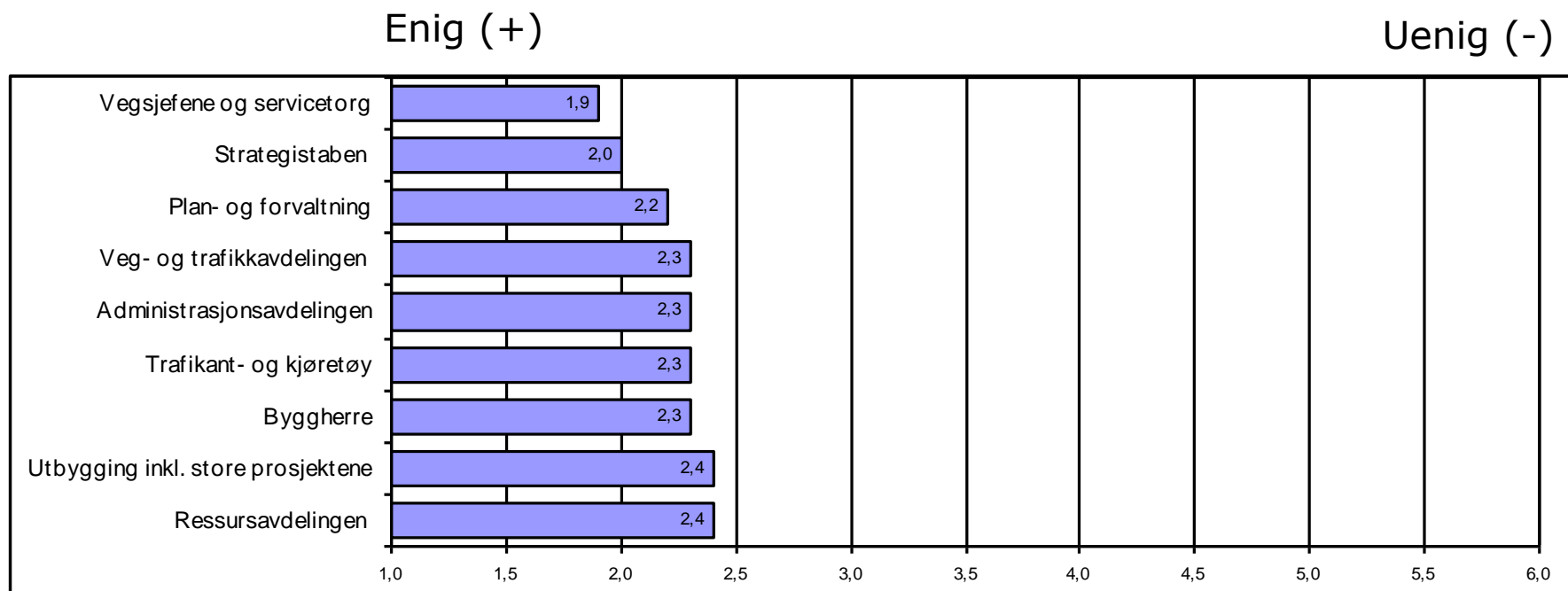
Uenig (-)



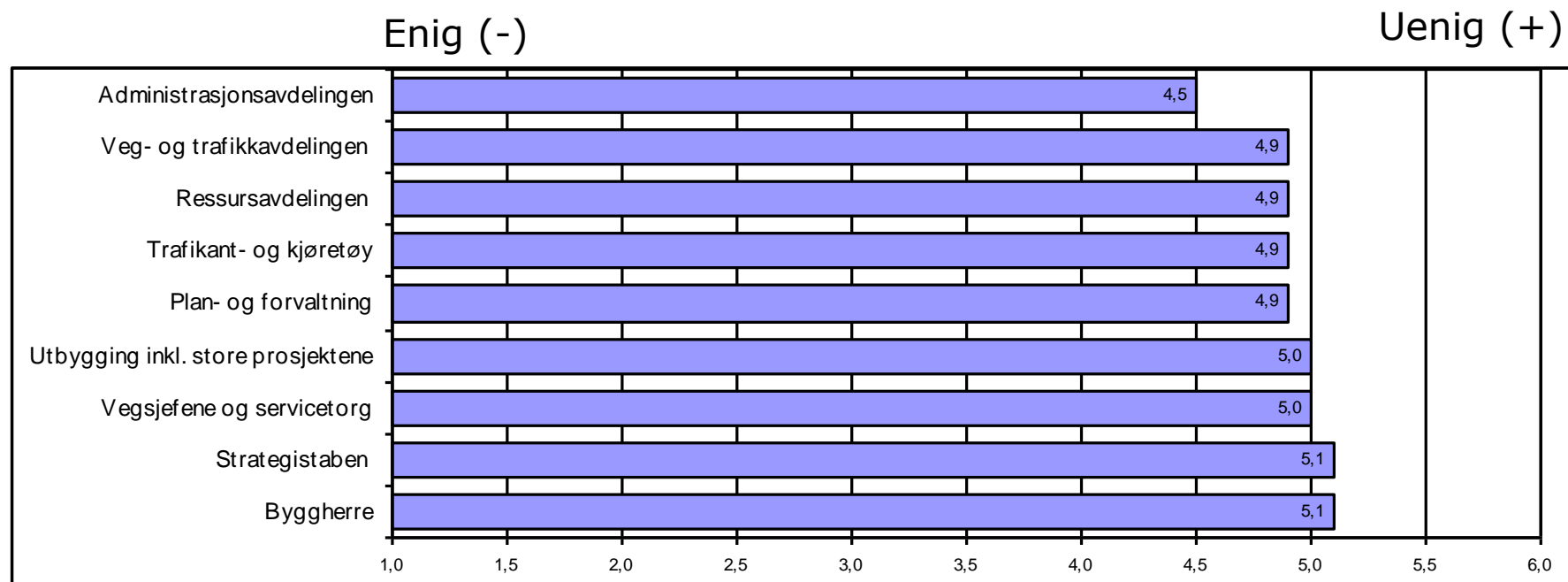
Nullvisjonen er et godt grunnlag for trafikksikkerhetsarbeidet



Statens vegvesen har et hovedansvar for sikkerheten i vegtrafikken



Det er lite Statens vegvesen kan gjøre så lenge trafikantene gjør så mange feil



Konklusjoner 2003

- Sikkerhetstenking:
Stor påvirkningsmulighet, høyt prioritert, nullvisjonen godt grunnlag, stort ansvar og mange virkemidler
- Faktakunnskap: God, spesielt om fysiske forhold
- Egen atferd: Som trafikanter flest (jf nasjonal trafikantundersøkelse)
- Holdninger: Som trafikanter flest (men mer skeptiske til påbud/forbud)



Organisatoriske forskjeller

- Best: De som har veg-nære oppgaver på distriktsnivå (forvaltning og drift av veger) og regionnivå (prosjektledere og vegplanleggere) + ledelsen
- Dårligst: Administrasjon, Trafikant- og kjøretøy (trafikkstasjonene) og fagspesialister på regionnivå



2006: Tre kategorier spørsmål

1. Synspunkter på nullvisjonen og sikkerhetstenkingen i egen organisasjon
2. Syn på ansvar og egen rolle i ts-arbeidet
3. Etterlevelse av Vegvesenets nye trafikksikkerhetspolicy for tjenestereiser

→ 26 spørsmål

→ Svarprosent: 60%



Resultater 2006

- Fortsatt høy motivasjon, tro på nullvisjonen og opplevd innflytelse på trafikksikkerheten
 - Intern reisepolicy lite kjent og etterlevd
- Hypotese: Liten sammenheng mellom atferd i jobben (fellesskap) og atferd i trafikken (individualistisk)



2007: Fokusgruppeintervjuer (TØI)

- Teoretisk innfallsvinkel:

En god sikkerhetskultur er en informert og resilient (årvåken og fleksibel) kultur

J Reason og E Hollnagel



Fem temaer i intervjuene for å utdype funn i spørreundersøkelsene

1. Opplevd personlig innflytelse på trafikksikkerheten
2. Tverrfaglig jobbing (læring)
3. Ledelsens prioriteringer
4. Ulykkesforståelse og ansvar
5. Nytenking versus rutine



Egen innflytelse på trafikksikkerheten

- + Stor innflytelse gjennom egne beslutninger og ledelse av andre, alle arbeidsoppgavene våre angår trafikksikkerhet
- Produksjon viktigere TS, har ikke tid til noe annet



Tverrfaglig jobbing

- + Svært ønskelig pga stor læringseffekt, bidrar til bedre og sikrere løsninger totalt sett
- Lite samarbeid i praksis, fagmiljøene snakker forskjellig språk, er "ulike verdener", samarbeid er kunstig og oppkonstruert



Ledelsens prioritering av trafikksikkerhet

- + Skal gå i spissen og få medarbeiderne til å tenke risiko, "Det er en selvfølge slik jeg ser det – nullvisjonen styrer prioriteringen"
- Mangel på ts-prioriteringer skyldes målkonflikter og ressursmangel, ikke manglende vilje, lite rom for egne prioriteringer (regelstyrt/politisk styrt)



Ulykkesforståelse og ansvar

- + "Det oppleves som et nederlag når noen dør på vegene i Region sør", SVV kan påvirke alt fra vegutforming til trafikantatferd
- Trafikantenes holdninger er problemet, dybdeanalysene av dødsulykker er lite kjent



Nytenking versus rutine

- + Mye opplæring og mange analyser
- Resultatene virker lite brukt, SVV jobber i stor grad hendelsesbasert og reaktivt, har nok med å rette opp gamle problemer, føler at de mangler tid, penger og overskudd til å tenke nytt



Konklusjon på hele undersøkelsen

- En sikkerhetskultur preget av makt og avmakt



Makt (positiv sirkel)

- Opplever å ha virkemidler og stor innflytelse på trafikksikkerheten
 - Føler stort ansvar
 - Prioriterer trafikksikkerhet høyt
 - Ønsker å lære mer
 - God ulykkesforståelse
 - Tenker nytt
 - Enda flere virkemidler



Avmakt (negativ sirkel)

- Opplever å ha få virkemidler og liten innflytelse på trafikksikkerheten
 - Føler lite ansvar
 - Prioriterer ikke trafikksikkerhet
 - Ønsker ikke å lære mer
 - Enkel ulykkesforståelse
 - Tenker ikke nytt
 - Mangler virkemidler



God indikator på sikkerhetskultur

... og viktigste grep for å påvirke sikkerhetskulturen:

- Opplevelse av å ha virkemidler til å påvirke sikkerheten

