

TRAFIKULYKKER KOSTER - MENNESKELIGT OG ØKONOMISK

Trafikulykker er meningsløse, og både personligt og samfundsmæssigt udtryk for noget negativt. Derfor har regeringen sat trafikikkerhed højt på den politiske dagsorden. Det har blandt andet udmøntet sig i handlingsplanen for øget trafikikkerhed. Hver ulykke er én for meget.

En vigtig pointe i den er, at en effektiv indsats for at nedbringe antallet af dræbte og tilskadede i trafikken kræver mange aktørers indsats, og at ikke mindst virksomhedernes indsats er væsentlig i den sammenhæng.

Dette harmonerer godt med tendensen i tiden. Virksomhederne er i stigende omfang blevet opmærksomme på, at de med fordel kan bidrage aktivt til løsningen af fællesskabets problemer - problemer det tidligere typisk var overladt til den offentlige sektor at løse alene. Trafikkerhed er en opgave for fællesskabet, der løses bedst, hvor mange engagerer sig og bidrager på hver sin måde.

Et hovedbudskab i denne rapport er, at ulykker i forbindelse med erhvervskørsel betyder udgifter for virksomheden til bl.a. skadeserstatning, sygefravær, stigende forsikringspræmier, tabt omsætning og ofte også dårligt omdømme for virksomheden. Derfor vil en mere sikker erhvervskørsel - udover at være menneskeligt positivt - også afspejle sig i resultatet på virksomhedens bundlinie. Virksomhederne har derfor et direkte økonomisk incitament til at gøre noget ved dette samfundsproblem, idet trafikulykker ikke bare har menneskelige omkostninger, men også koster både samfundet og virksomhederne penge.

Trafikministeriet kører sammen med Rådet for Større Færdselssikkerhed hele foråret en lastbilkampagne "Sikkerhed Gennem Samtale." Hovedbudskaber i kampagnen er, at chaufførerne som professionelle trafikanter skal være bedre til at bruge både egne og andres erfaringer til at forebygge ulykker, men også at vognmænd og transportkøbere har et stort ansvar for, at transporten udføres så risikobevist som muligt.

Alle virksomheder enten køber eller udfører selv transportopgaver. Mange virksomheder er allerede gået i gang med at forbedre sikkerheden på transportområdet og flere kommer til. Med denne rapport ønsker Trafikministeriet at opfordre virksomhederne til at sætte fokus på deres egne muligheder for aktivt at medvirke til at reducere antallet af meningsløse trafikulykker.

Sonja Mikkelsen

Trafikminister

INDHOLD

TRAFIKSIKKERHED 3

MEDARBEJDERNE ER EN RESSOURCE 5

SÅDAN KOMMER MAN I GANG 5

SÅDAN FORANKRES BESLUTNINGEN 6

DATAINDSAMLING 7

DET INDEHOLDER EN

TRAFIKSIKKERHEDSPLAN 8

KIG I VÆRKTØJSKASSEN 8

HVAD GØR DE ANDRE? 12

BALTICA A/S 12

POST DANMARK 12

TELEVERKET 13

DANSK SHELL A/S 15

RANK XEROX 16

ELECTROLUX A/S 17

ELRING 17

IWO 17

BANG & OLUFSEN A/S 18

TRAFIKMINISTERIETS TUNGVOGNSKAMPAGNE 18

FÅ MERE AT VIDE 19

RÅDET FOR STØRRE FÆRDSELSSIKKERHED 19

DE LOKALE FÆRDSELSSIKKERHEDSUDVALG 19

KOMMUNERNE 19

VIRKSOMHEDERNE 20

TRAFIKSIKKERHED

spar liv og penge

Hvorfor formulere en politik for trafikikkerhed?

Trafikulykker er en omkostning for virksomhederne og for samfundet. De medfører meget store menneskelige omkostninger, ligesom de økonomiske konsekvenser er betydelige.

I 1998 blev der i Danmark registreret næsten 500 trafikdræbte og næsten 10.000 tilskadekomne, heraf ca. halvdelen alvorligt. I praksis betyder dette, at der hvert år bringes ca. 5.000 mennesker ind på landets sygehuse med hovedlæsioner, skader på indre organer og knoglebrud.

Mange leveår mistes som følge af trafikulykker, og for de unge aldersgrupper er det den hyppigste dødsårsag.

Lastbiler og busser er f.eks. involveret i 25 pct. af de dødsulykker, der sker på vejene. Mere end 20 pct. af de arbejdsulykker, der resulterer i død, sker i trafikken.

Vi ved ikke, hvem der bliver ramt, og derfor må der satses bredt i forebyggelsen. *"Trafikulykker er jo kun noget, der sker for andre"*.

Det gør en forskel

Virksomhedens ansatte, kunder og leverandører deltager dagligt aktivt i trafikken. Deres holdning og adfærd er en del af den samlede trafikikkerhed. Ved at arbejde bevidst med en politik på området kan virksomheden påvirke holdning og adfærd og dermed bidrage til en øget sikkerhed.

Det gør en forskel, når det er virksomheden, der arbejder med trafikikkerheden over for medarbejdere og leverandører, fremfor de traditionelle offentlige kampagner. Det bliver en del af virksomhedens kultur og kan bidrage væsentligt i den samlede indsats for større trafikikkerhed, med de store menneskelige og økonomiske fordele det fører med sig.

Spar penge - lav en politik

Trafikulykker medfører en række direkte og indirekte udgifter for virksomheden. Økonomiske omkostninger ved trafikulykker omfatter bl.a. udgifter til reparation og erstatning af materiel, stigende forsikringspræmier og oplæring af personale til erstatning for tilskadekomne medarbejdere. Meget tyder på, at udgifterne er op til fem gange større, end hvad en typisk virksomhed umiddelbart registrerer. Der er derfor et stort økonomisk incitament for en virksomhed i at få synliggjort problemets størrelse og medvirke til dets løsning.

MEDARBEJDERNE ER EN RESSOURCE

- pas på dem

Der ligger en stor positiv signalværdi i, at man som virksomhed højner standarden ved erhvervskørsel. Det er god personalepleje at gennemføre politikker, der bedst muligt sikrer de ansatte, og det har også betydning for virksomhedens eksterne image.

Vigtigheden heraf tydeliggøres af den kendsgerning, at trafikulykker udgør en stor del af arbejdsulykkerne herhjemme. Kan vi få ændret dette, vil det være en væsentlig forbedring af det generelle arbejdsmiljø.

De fleste virksomheder har i dag målsætninger for en række områder, udover de rent driftsøkonomiske forhold, f.eks. målsætninger indenfor miljøpolitik, alkoholpolitik, seniorpolitik m.m., som indgår i virksomhedens værdigrundlag.

Flere og flere aflægger grønne eller etiske regnskaber som led i en positiv strategisk målsætning.

Denne udvikling betyder, at den enkelte virksomheds kriterier for succes i praksis er blevet bredt længere ud end til rent driftsøkonomiske forhold. Den enkelte virksomheds image påvirkes derfor væsentligt af beretninger om trafikulykker, der involverer virksomhedens navn.

SÅDAN KOMMER MAN I GANG

En målrettet og koncentreret indsats er nødvendig, hvis antallet af trafikulykker skal reduceres markant.

Det er virksomhedens ledelse, der har ansvaret for, at medarbejdernes arbejdsplads er tilstrækkelig sikker.

Mange virksomheder har en stor del af den viden, der skal til for at reducere antallet af trafikulykker. Den skal blot organiseres rigtigt og udmøntes i konkrete handlinger for ledelse og medarbejdere.

Risikoanalyser

Mange virksomheder gennemfører risikoanalyser på en række risikoelementer i produktionen. Disse virksomheder kan på tilsvarende måde gennemføre en risikoanalyse på trafiksikkerhed, som afdækker virksomhedens risikoprofil, og der kan gennemføres tiltag for at gøre risikoen og dermed omkostningen mindre.

Gennemførelse af risikoanalyser betyder bedre overblik og større mulighed for at styre processen.

Forskel på større og mindre virksomheder

Kulturelle forskelle i større og mindre virksomheder betyder, at indsatsen for at undgå trafikulykker skal gribes forskelligt an. I mindre virksomheder er der ikke langt mellem ejeren, den ansvarlige leder og medarbejderne. Derfor er det mindre nødvendigt med formelle forretningsgange og procedurer.

Ejerens personlige nærværende og aktive holdning til trafiksikkerhed vil blive signalet til de ansatte i hverdagen. Det er muligt, idet ejeren i det daglige omgås de ansatte direkte.

I større virksomheder er det ofte nødvendigt med nogle nedskrevne leveregler, der tager udgangspunkt i virksomhedens økonomiske og samfundsmæssige målsætning og den profil, som virksomheden ønsker at fremstå med i offentligheden.

Husk, at en trafiksikkerhedspolitik ikke gør det alene, men skal følges op af målsætninger for konkrete, målbare elementer og uddelegering af ansvar.

SÅDAN FORANKRES BESLUTNINGEN

Når virksomheden har synliggjort sin holdning til den overordnede trafiksikkerhedspolitik over for de ansatte og omverdenen, går selve sikkerhedsarbejdet i gang.

Virksomheden må indsamle data om de forskellige økonomiske omkostninger for at kunne beslutte og målrette indsatsen. Desuden skal ansvar og kompetence placeres; det vil sige, at der skal udarbejdes en beskrivelse af, hvordan virksomheden organisatorisk vil løse opgaven.

Der bør samtidig ske en løbende opfølgning og tilbagemelding til medarbejderne i virksomheden.

Den præcise uddelegering af ansvar og kompetence og en løbende opfølgning på proces og måloverholdelse er en forudsætning for, at virksomhedens trafiksikkerhedspolitiske målsætning kan nås og sikrer samtidig, at trafiksikkerhedspolitikken bliver en del af virksomhedens hverdag.

DATAINDSAMLING

De fleste virksomheder har allerede mange af de data, der er nødvendige for at kunne tilvejebringe en oversigt over omkostningerne ved trafikulykker. Mange af disse data er ofte spredt over flere af virksomhedens økonomiske og driftsmæssige kontrolsystemer, som ikke umiddelbart kan identificeres som hørende sammen med trafikulykken.

Dataindsamlingen hænger naturligvis noget sammen med, hvordan virksomheden forestiller sig trafiksikkerhedsarbejdet organiseret, men generelt skal virksomheden sikre systematisk og løbende information om følgende nøgletalssområder:

- *Antallet af ulykker med og uden personskade*
- *Skadefrekvens på køretøjer (antal skader/antal biler)*
- *Skadefrekvens i forhold til kørte km (antal skader/kørte km)*
- *Skadeomkostninger til direkte reparationer*
- *Skadeomkostninger til følgeudgifter i eget regi**
- *Skadeomkostninger, som erstatningskrav fra andre*
- *Brændstofforbruget***

**Heri indgår bl.a. udgifter til sygefravær, ansættelse og oplæring af erstatningspersonale, anskaffelse eller leje af erstatningskøretøjer samt evt. ledighed for mandskab og biler i reparationsperioden.*

***Meget peger i retning af betydelige besparelser på brændstofområdet, hvis chauffører og medarbejdere har lært at køre opmærksomt, først og fremmest ved at "aflæse" trafikbilledet korrekt og køre hensynsfuldt.*

Disse faktuelle data er absolut nødvendige for at skabe et troværdigt beslutningsgrundlag for det videre trafiksikkerhedsarbejde internt i virksomheden.

Hertil skal lægges en vurdering af de menneskelige ikke-målbare omkostninger ved trafikulykker. Det gælder blandt andet værdien af virksomhedens image som en sikker og velfungerende arbejdsplads og kundernes oplevelse af en dårlig regularitet og service.

Opret en videnbase

Det kan stærkt anbefales at oprette en videnbase, hvor samtlige data vedrørende trafikulykker er tilgængelige for beslutningstagerne. En simpel database, hvor alle trafiksikkerhedsdata gemmes og kan bearbejdes, er et væsentligt redskab i sikkerhedsarbejdet, ikke mindst som kilde til den løbende information af medarbejdere om udviklingen i projektet.

Det forudsætter bl.a., at databasen er struktureret på en måde, der skaber grundlag for en positiv efterbehandling. Det er naturligvis en forudsætning, at alle data for alle trafikulykker indgår i databasen. Derfor er det vigtigt, at der etableres en simpel og effektiv procedure i virksomheden for indberetning og håndtering af skadeanmeldelser.

DET INDEHOLDER EN

TRAFIKSIKKERHEDSPLAN

Hvis antallet af trafikulykker skal reduceres, er det nødvendigt at påvirke holdninger og inddrage hele virksomheden. Det gøres bedst med en samlet trafiksikkerhedsplan.

Når virksomheden har besluttet at gennemføre en trafikikkerhedspolitik for at reducere antallet af trafikulykker, herunder at opnå målbare reduktioner i omkostningerne ved trafikulykker, er det vigtigt, men ikke nok, at have konkrete metoder til rådighed.

Der skal samtidig tilvejebringes en intern forståelse for processen og virksomhedens målsætning. Udgangspunktet for succes er, at der skabes og bevares en positiv og engageret dialog om trafikikkerhed mellem alle medarbejdere i virksomheden. At det så at sige bliver naturligt at være *trafikikker*.

KIG I VÆRKTØJSKASSEN

Værktøjskassen indeholder forskellige elementer, der kan anvendes i arbejdet med at etablere og fastholde en trafikikker adfærd blandt virksomhedens medarbejdere.

Efterfølgende er nævnt nogle konkrete eksempler, som andre virksomheder med held har anvendt i praksis.

Lederseminarer

Opbygning af ledergruppens opmærksomhed om vigtigheden af trafikikkerhed for de ansattes kørsel, herunder:

- *Indlæg på ledermøder*
- *Debat på lederseminarer*
- *Orientering om udvikling i den enkelte leders område.*

Lokale chaufførgrupper

Virksomhedens ledelse foreslår udpeget medarbejdere, der frivilligt kan virke som ambassadører for trafikikkerheden i chaufførgrupperne. Der kan eventuelt anvendes lokale sikkerhedsrepræsentanter. Der er gode og positive erfaringer med sådanne grupper, og det er en billig og effektiv foranstaltning.

Medarbejdermotivation

Der er ikke to virksomheder, der er ens. Derfor kan der ikke gives præcise anvisninger på, hvad der er det rigtige for den enkelte virksomhed. Men uanset valg af metode, er det utrolig vigtigt med positiv motivation.

Oplysningerne om skadefrekvenserne og de andre indsamlede og bearbejdede data i videnbasen kan bruges til at synliggøre og motivere medarbejderne til sikker kørsel.

Samtidig skal der skabes forståelse for konsekvenserne af en stigning i antallet af ulykker. Omvendt er det vigtigt også at melde tilbage til medarbejderne, når der er en positiv udvikling i gang og fremhæve, at det kun er muligt at nå målsætningerne ved en fælles indsats.

Det kan være en god ide at overveje et "bonussystem", evt. af symbolsk karakter, der skaber konkurrence og positive oplevelser mellem medarbejderne. Bonus kan gives som positive personalegoder for den pågældende medarbejdergruppe.

Det kan gøres "in" at være god til at køre bil på en sikker måde f.eks. ved:

- *At gennemføre køremærkeprøver på samme måde som et idrætsmærke*
- *At gennemføre konkurrencer internt eller mod tilsvarende virksomheder.*

Køreteknisk træning

Der findes en lang række køretekniske anlæg, som tilbyder køretræning til virksomheder og private, hvor ledelse og medarbejdere kan teste den enkeltes færdigheder og ikke mindst få en kontrolleret oplevelse af de krisesituationer, som vi alle helst vil være foruden i den virkelige trafik.

Et køreteknisk kursus er et godt grundlag for det holdningspåvirkende trafiksikkerhedsarbejde og for udvikling af en større risikoforståelse.

Ved valg af et køreteknisk kursus er det vigtigt, at der i høj grad fokuseres på risikoelementerne, fremfor det at kunne beherske køretøjet i mere ekstreme situationer.

Den køretekniske træning og en større risikoforståelse er grundlæggende for at opnå den positive sikkerhedseffekt, der er ved defensiv og hensynsfuld kørsel.

Instruktion til nye medarbejdere

Der udarbejdes en letforståelig kørselsinstruktion, der tydeligt giver udtryk for virksomhedens holdning til trafiksikkerhed, der består af:

- *Manøvreprøver i det køretøj, medarbejderen skal anvende til daglig*
- *Instruktion i køretøjets tekniske indretning og evt. svagheder ved udsyn.*

Medarbejderen får et bevis, når han har læst og forstået instruktionen og gennemført manøvrebanen.

Omskoling til nye biler

Den enkelte medarbejder, der skal anvende køretøjet, modtager nødvendig undervisning og instruktion.

- *Kabine og motor gennemgås*
- *Testtur*
- *Evt. køreteknisk træning*
- *Godkendelse til køretøjet indføres i personaleoplysninger.*

Informationskampagner

Der skal løbende være fokus på trafiksikkerhed i personaleblade, ved opslag og ved udarbejdelse af plakater og gimmicks. Informationen kan indeholde følgende aktuelle elementer:

- *Vinterkørsel og kørsel under særlige forhold*
- *Køretøjets belæsning og tilstand (inkl. løse elementer i eller på bilen)*
- *Bevidstheden om at være en del af virksomheden med en fælles målsætning.*

Processen

Et godt resultat kræver styring, og at der løbende følges op på de processer i trafiksikkerhedsarbejdet, der er sat i gang.

Det kræver en tæt og ærlig information om projektets udvikling - også om detaljerne. I en stor virksomhed vil dette ofte kunne indgå som et led i den interne kommunikation, hvor både ledelse og medarbejdere kommer til orde.

Det kan anbefales, at følgende elementer indgår i processen, og at der tages højde for:

- *Kontrol af forløb*
- *At trafiksikkerhedsarbejdet er en løbende proces, der til stadighed skal fornyes*
- *Opfølgning på de forbedringer, der opnås i løbet af processen. Det indebærer en aktiv anvendelse af de data, der indsamles i forbindelse med processen*
- *Kontrol af at de målsætninger, der er en del af processen, nås. Hvis målene ikke bliver nået, er det vigtigt at undersøge årsagerne og forstærke virksomhedens indsats med trafiksikkerhedsarbejdet på de områder, hvor målene ikke nås.*

FORMULÉR EN POLITIK FOR TRAFIKSIKKERHED FORDI:

- Virksomheden kan spare penge ved at indarbejde trafiksikkerhed i løsningen af sine transportopgaver
- Virksomheden har et socialt ansvar, og trafiksikkerhed er en naturlig del af personalepolitikken
- Virksomhedens image styrkes ved at have trafiksikre medarbejdere og en etisk transportpolitik

På et år sparede Rank Xerox godt 1,0 mio. kr. ved at satse på holdningspåvirkning og information til sine medarbejdere på trafiksikkerhedsområdet

Baltica A/S har fundet skjulte omkostninger på ca. 5.000 kr. ved en ulykke med person/varevogn og 10.000 kr. ved lastbilulykker

Post Danmark sparede 4,3 mio. kr. i rene skade- og reparationsudgifter ved at nedbringe skadefrekvensen (antal skader pr. køretøj/år) fra 1,32 i 1996 til 1,19 i 1997

Shell A/S har en meget veludviklet trafiksikkerhedspolitik.
Bl. a. skal selskabets administrerende direktør ved dødsulykker inden for et døgn aflægge en personlig rapport til Shell Gruppens Internationale topledelse

Post Danmark udarbejdede en risikobeskrivelse og en skadeprofil for sine 5.000 køretøjer og de 10.000 medarbejdere, som brugte bilerne, ved en systematisk risikoanalyse

DEN KONKRETE BESKRIVELSE KAN HAVE FØLGENDE INDHOLD:

Ansvar for gennemførelsen af virksomhedens trafikikkerhedspolitik er placeret hos en ledende medarbejder, der i forbindelse med gennemførelse af politikken har følgende opgaver:

- Gennemføre analyser af de økonomiske og imagemæssige omkostninger i forbindelse med trafikulykker, der involverer virksomhedens ansatte eller virksomhedens aktiver
- Komme med løbende forslag til foranstaltninger, der reducerer virksomhedens menneskelige, økonomiske og imagemæssige omkostninger i forbindelse med sådanne trafikulykker
- Gennemføre rapporteringer efter en nærmere angivet tidsplan til den samlede direktion om status og udvikling for virksomhedens omkostninger på trafikikkerhedsområdet
- Informere ansatte og omverdenen om resultater

EN TRAFIKSIKKERHEDSPLAN KAN INDEHOLDE FØLGENDE:

- Målsætning¹
- Generel orientering om projektet
- En orientering i forbindelse med opstart af trafikikkerhedsdialogen
- Nøgletal om virksomhedens udgifter til skader i anledning af trafikulykker
- Menneskelige konsekvenser
- Andres erfaringer med skadebegrænsning
- Muligheden for brændstofbesparelser
- De forskellige skadetyper og hvordan de kan undgås
- Stresspåvirkninger i trafikken
- Projekt mål

¹⁾ Eksempel på målsætning kan være:
Det er virksomhedens politik at udvikle og bevare en sikker arbejdsplads. Dette gælder ikke alene for virksomhedens fysiske rammer og indretningen af arbejdspladsen og de

forhold, hvorunder arbejdet foregår internt i virksomheden, men også i forhold, der vedrører de ansattes sikkerhed som trafikanter inden for arbejdstiden og som trafikanter til og fra arbejdspladsen.

HVAD GØR DE ANDRE?

BALTICA A/S

I 1992 undersøgte Baltica A/S, hvor store de skjulte omkostninger var ved skader på personbiler, varevogne og lastbiler. Skjulte omkostninger indeholder blandt andet udgifter til tabt arbejde, udgift til lejebil, tabt omsætning, tabt andel af finansiering og vægtafgift, omfang af intern tid og selvrisiko.

Der var altså tale om udgifter, som virksomheden ikke kunne forsikre sig imod, men selv måtte afholde.

Resultatet viste, at personbiler og varevogne havde ca. 5.000 kroner pr. skade i skjulte omkostninger, og at lastbiler havde ca. 10.000 kroner pr. skade i skjulte omkostninger.

POST DANMARK

Post Danmark udarbejdede en risikobeskrivelse og en skadeprofil for sin bilpark, der består af ca. 5.000 køretøjer, som anvendes af ca. 10.000 chauffører.

Risikobeskrivelsen tog udgangspunkt i registrerede trafikulykker i Post Danmark og afdækkede, at Post Danmark ikke havde sikre skadeoplysninger om de totale omkostninger ved trafikulykker.

Efter etablering af Post Danmark i 1995 blev der igangsat en struktureret registrering af trafikulykker med udgangspunkt i virksomhedens kontostruktur.

I løbet af 1995 blev det klart, at de registrerede oplysninger var upræcise, og der blev derfor fra maj 1996 etableret en procedure, der skal sikre en central anmeldelse af trafikulykker og en præcis omkostningsallokering.

Trafikulykker defineres som skader, der uanset skadens størrelse i kroner, ikke kan henføres til normal slitage på køretøjet - uanset om der er modpart eller ikke, og uanset hvem der har forårsaget ulykken.

Synliggørelsen af det reelle antal trafikulykker medførte, at projekt "Autoværn" blev sat i gang. Projektet indeholder en generel orientering og holdningspåvirkning af Post Danmarks ca. 10.000 chauffører.

Post Danmark gennemfører ligeledes uddannelse af personale, der skal virke som projektets lokale ambassadører og som nøglepersoner i chaufførgrupperne.

Alene gennemførelse af den generelle holdningspåvirkning medførte et fald i skadefrekvensen (antallet af skader pr. bil pr. år) fra 1,32 i 1996 til 1,19 i 1997. Den samlede målsætning for projektet, der løber i 3 år, er en reduktion i skadeprocenten til 0,96.

TELEVERKET

I det svenske telefonselskab *Televerket* har man ved en eksperimentel undersøgelse påvist, at chaufførers sikkerhed kan forbedres. De bedste virkemidler var gruppediskussioner og en særlig køreteknisk efteruddannelse.

Undersøgelsen blev sat i gang på baggrund af en registrering, der viste, at over en periode på otte år var alle arbejdsulykker med dødelig udgang i Televerket trafikulykker.

Undersøgelsen blev foretaget ved at udvælge fem grupper med hver 900 chauffører.

I de fire grupper blev der gjort en særlig indsats for at nedbringe ulykkesfrekvensen; den femte gruppe fungerede som kontrolgruppe. For hver gruppe blev antallet af ulykker gjort op i en toårig førperiode. Også uheldsomkostningerne blev registreret.

Med gruppesamtaler, som var et af virkemidlerne, opnåede man en reduktion i antallet af ulykker på 44 pct. og en reduktion i omkostninger til skader på 62 pct. Det var således først og fremmest de alvorlige skader, der blev reduceret.

Paybackperioden var på 1,2 år, hvilket er en meget kort periode for at få effekt af de foretagne investeringer.

DANSK SHELL A/S

Ved ulykker er der en potentiel risiko for, at skade på personer, materiel, miljø og ulykker koster penge. Derfor styrer Dansk Shell sikkerhedsarbejdet på samme måde som enhver anden vigtig forretningsaktivitet. Der udarbejdes "mål og planer" for sikkerhed, og resultater rapporteres regelmæssigt til ledelse og medarbejdere. Mål og resultater anføres i målbare enheder, som f.eks. "antal arbejdstimer pr. personuheld", "kørte km pr. trafikuhændelse" etc.

Forebyggende sikkerhedsarbejde

Arbejdspladsvurderinger, systematiske sikkerhedscheck på arbejdssteder og køretøjer samt træning af medarbejdere er vigtige elementer i sikkerhedsarbejdet. Distribution af Dansk Shells produkter sker med store og tunge tankbiler under ADR-regler for "farlig gods", og der lægges derfor stor vægt på at træne medarbejderne i køre- og trafikikkerhed.

- *Den praktiske træning omfatter bl.a. glatføre- og køreteknik, brandslukning, førstehjælp*
- *Til undervisning i færdselsregler og påvirkning af holdninger bruges interaktive edb-programmer, f.eks. et simulationsprogram i defensiv kørsel, der drejer sig om at kunne observere, forudse og reagere så tidligt, at en potentiel fare ikke udvikler sig til et uheld.*

Opgørelse af "når uheldet er sket"

Uheld sker desværre, og det er altid en "dyrekøbt erfaring", som Dansk Shell bruger til at lære af og benytte konstruktivt i det forebyggende sikkerhedsarbejde.

Alle uheld giver anledning til at:

- *implicerede personer og nærmeste foresatte i fællesskab udarbejder en uheldsrapport, der udover en beskrivelse af uheldsforløbet også skal indeholde forslag til, hvorledes tilsvarende uheld kan undgås fremover. Forslag behandles herefter i sikkerhedsudvalget og forholdsregler aftales.*
- *uheld registreres i en database, hvis indhold bruges til forskellige uheldsanalyser.*
- *ved uheld med alvorlig person-, materiel- eller miljøskade iværksættes en supplerende og tidkrævende uheldsanalyse, der systematisk arbejder frem mod at få afdækket alle uheldets dybereliggende og egentlige årsager.*
- *ved uheld, der medfører dødsfald hos medarbejdere eller kontraktorer, skal selskabets adm. direktør inden for et døgn personligt aflægge rapport til Shell Gruppens internationale topledelse.*

RANK XEROX

På baggrund af en skadefrekvens på 1,35 skade pr. bil i 1992 besluttede Rank Xerox at nedbringe antallet af skader via holdningsbearbejdning og information. Man koncentrerede sig i første omgang om at lave en møderække i hele landet efterfulgt af en informationskampagne om projektet.

Ved en analyse af uheldsårsagerne viste det sig, at der var seks hovedårsager til uheldene:

- *Hastighed*
- *Uopmærksomhed*
- *Afstand*
- *Stress*
- *Manøvrering*
- *Evnen til at køre bil.*

På møderne blev chaufførerne orienteret om de hyppigst forekommende skader, hvordan de typisk opstod, og ikke mindst, hvordan de undgik dem. De fleste skader viste sig nemlig at være "tanketorsk"-skader; dvs. situationer hvor chaufføren ikke tænkte sig om.

Chaufførerne viste hurtigt interesse for sagen, og da resultatet skulle gøres op, var skadefrekvensen nedsat til 0,56 skade pr. bil pr. år. I skadeantal var dette en reduktion fra 184 skader pr. år til 79 skader pr. år.

Da en skade i gennemsnit havde en omkostning på ca. 10.000 kroner, gav dette en besparelse på ca. 1.050.000 kroner pr. år alene på udgifterne til skadeudbetaling.

Dertil kommer udgifterne til tabt arbejde, tabt omsætning, lejebiler, intern tid til håndtering af skaden m.v.

ELECTROLUX A/S

I projektet deltog to selvstændige Electrolux-selskaber, IWO og

Elring. Disse to selskaber er kendetegnet ved at have stort set samme antal og samme type biler.

De er landsdækkende, chaufførerne er jævnaldrende og arbejdet bliver udført på næsten samme måde. Den største forskel er, at IWO servicerer industrien, mens Elring servicerer den private husholdning.

ELRING

For Elring blev projektet gennemført med en møderække med holdningspåvirkende foredrag samt diskussion om forholdet med chaufførerne. På møderne blev der opstillet mål og midler for projektet, og alle forpligtede sig til at gøre en indsats.

Møderne blev derefter fulgt op af en månedlig information omkring resultater og opnåelse af forventede mål.

IWO

IWO blev derimod kun inddraget ved at der blev fremsendt månedlig information om, hvilke og hvor mange trafikskader der havde været. Informationen startede med orientering om, hvorfor virksomheden ønskede at nedbringe antallet af skader.

Det viste sig hurtigt, at selv om Elring havde en meget lille skadefrekvens, så lykkedes det at nedbringe frekvensen med 0,34 til en skadefrekvens på 0,27. Derimod var der ingen synlig effekt af informationskampagnen hos IWO.

Den store forskel i de to projekter var netop, at hos Elring blev chaufførerne hørt og inddraget i projektet ved møder, samtaler og gruppearbejde. Medarbejderne hos IWO blev derimod kun præsenteret for projektet, og de følte derfor ikke noget ansvar for at gøre mere, end de hidtil havde gjort.

BANG & OLUFSEN A/S

Rådet for Større Færdelssikkerhed gav i 1997 B&O en *hæderspris*, fordi B&O var de første til at medtage krav til transportleverandører i forbindelse med indgåelse af transportkontrakter - krav der både tog sigte mod den miljømæssige og den sikkerhedsmæssige side af transporten.

TRAFIKMINISTERIETS

LASTBILKAMPAGNE

Trafikministeriet har igangsat en større kampagne "Sikkerhed Gennem Samtale" rettet mod lastbilchauffører, vognmænd og transportkøbere med det formål at udveksle og nyttiggøre deres erfaringer gennem dialog og debat.

Samtidig skal kampagnen understrege det ansvar, som vognmænd og transportkøbere har for at tilrettelægge og gennemføre en risikobevist udførelse af transportarbejdet.



GRUPPEDISKUSSION OM TRAFIKSIKKERHED

SAMTALEGRUPPER

I Televerkets eksperimentelle undersøgelse indgik der et forsøg med at forbedre sikkerheden i kørslen ved at iværksætte såkaldte samtalegrupper. For hver gruppe på ca. 10 chauffører blev der udpeget en gruppeleder. Gruppelederne blev undervist på et dagkursus i gennemførelse af gruppesamtaler.

Efter endt uddannelse gennemførte gruppelederen tre møder i sin gruppe. Hver møde varede en time og blev holdt med ca. en uges mellemrum.

1. MØDE:

Gruppen fandt alle de trafiksikkerhedsproblemer, de oplevede i deres hverdag.

2. MØDE:

Gruppen delte problemerne i to. Problemer, de selv kunne gøre noget ved, og problemer, virksomheden skulle løse - virksomhedens del blev videregivet til ledelsen.

3. MØDE:

Gruppen fandt løsninger på de problemer, de selv havde ansvaret for og afslutningsvis besluttede hver enkelt chauffør en ting, som han fremover skulle gøre anderledes.

KØREUDDANNELSE

En anden del af undersøgelsen, omfattede en bred køreuddannelse bestående af manøvrøvelser, glatførekørsel og risikoforståelse. Uddannelsen indeholdt både teoretisk og praktisk træning.

BONUS

Derudover fik grupper af 30 medarbejdere tildelt 6.000 kr. (1988 priser), hvor der blev fratrukket 100-200 kr. pr. skade afhængig af skadens størrelse. Det resterende beløb blev udbetalt til chaufførerne.

KAMPAGNER

Endelig blev der lavet kampagner, der var særligt vedkommende for netop selskabets chauffører. Kampagnerne var sæsonbetonede og jævnt fordelt med ca. fem kampagner pr. år.

FÅ MERE AT VIDE

Når man skal lave en handlingsplan for virksomhedens trafikikkerhedsarbejde, er det vigtigt at være opmærksom på de mange muligheder, der er for at få hjælp og vejledning.

Det er vigtigt, at projektet får den rigtige start samtidig med, at man undgår et stort og unødvendigt forarbejde.

RÅDET FOR STØRRE FÆRDELSSIKKERHED

Rådet for Større Færdselssikkerhed har oprettet en konsulenttjeneste med det formål at hjælpe virksomhederne med at gennemføre trafikikkerhedsplaner.

Rådet kan bl.a. bistå med indsamling af data i virksomheden, rådgive om organisering af projekter og tilbyde kurser til de kørende medarbejdere.

DE LOKALE FÆRDELSSIKKERHEDSUDVALG

Alle amter og en lang række kommuner har oprettet lokale færdselssikkerhedsudvalg, som samarbejder med bl.a. Rådet for Større Færdselssikkerhed om fælles kampagner og koordinering af den fælles indsats. De lokale udvalg sidder inde med en generel viden om de trafikikkerhedsmæssige forhold i deres region.

KOMMUNERNE

Mange kommuner har allerede eller er i gang med at udarbejde en trafikikkerhedsplan. Dette arbejde foregår i dialog og samarbejde med borgere og virksomheder.

Både amter og kommuner har erfaring med trafikikkerhed og ved, hvor man kan få grundlæggende informationer og data til brug for arbejdet i virksomheden. *Spørg dem!*

VIRKSOMHEDERNE

De virksomheder, der allerede har påbegyndt arbejdet, og hvoraf nogle er omtalt i denne rapport, vil måske være villige til at give en håndsækning i startfasen