

Trøtte typer på tur

Trøtthet og innsovning bak rattet – erfaring, kunnskap og atferd blant yrkesførere og privatbilister

Susanne Nordbakke

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.

Forord

Trøtthet og innsøvning bak rattet er et betydelig problem for trafikksikkerheten på norske veier, og denne våren lanserer Vegdirektoratet en kampanje for å forebygge ulykker som skyldes dette.

For å få mer kunnskap om hva bilførere vet om dette problemet og om hvordan de forholder seg til trøtthet bak rattet i forkant av denne kampanjen, har Transportøkonomisk institutt på oppdrag fra Vegdirektoratet gjennomført et prosjekt som belyser disse spørsmålene.

Rapporten beskriver resultatene fra to separate spørreundersøkelser av henholdsvis private bilister og yrkesførere. Undersøkelsen blant private bilister ble gjennomført via internett, mens den blant yrkesførere ble gjennomført postalt. Utvalget for yrkesførere ble trukket fra medlemsregisteret til Norsk Transportarbeiderforbund. Tns Gallup har sammen med Vegdirektoratet hatt ansvar for selve datainnsamlingen, mens Transportøkonomisk institutt har hatt ansvaret for analysene i prosjektet. Transportøkonomisk institutt og Vegdirektoratet har stått for utformingen av spørsmålene i undersøkelsene. Kontaktperson i Vegdirektoratet har vært Kjersti Danielsen Nordgård, som også medvirket i prosjektets første faser. Andre medvirkende fra Vegdirektoratet har vært Cecilie Lindheim og Alf Glad. Takk til alle tre for godt samarbeid og for nyttige innspill til undersøkelsene.

I Tns Gallup har kontaktperson Audun Skeidsvoll vært en viktig bidragsyter i kontrollen av dataene og utvalgene. Takk til Norsk Transportarbeiderforbund for å skaffe til veie et godt utvalg av yrkesførere til undersøkelsen.

Ved Transportøkonomisk institutt har Cand polit Susanne Nordbakke vært prosjektleder, gjennomført analysene og skrevet rapporten. Dr polit Torkel Bjørnskau har vært en verdifull rådgiver på prosjektet og har dessuten medvirket til kvalitetssikringen av rapporten. Forskningsleder Fridulv Sagberg, har bidratt med sin teoretiske innsikt på feltet, og har hatt ansvaret for kvalitetssikringen. Avdelingssekretær Trude Rømming har tilrettelagt rapporten for trykking.

Oslo, mars 2004

Transportøkonomisk institutt

Sønneve Ølnes
Konstituert instituttsjef

Fridulv Sagberg
Forskningsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1 Innledning	1
1.1 Bakgrunn.....	1
1.2 Erfaring, kunnskap og atferd – et teoretisk utgangspunkt	1
1.3 Problemstillinger.....	3
1.4 Metode	5
1.4.1 Om datamaterialet.....	5
1.4.2 Om koding av svaralternativer.....	6
1.5 Oppbyggingen av rapporten.....	6
DEL 1: PRIVATE BILISTER	9
2 Erfaring med trøtthet og innsovning	10
2.1 Erfaring med trøtthet og innsovning	10
2.2 Forvarsler	11
2.3 Faktiske tiltak ved trøtthet	13
2.3.1 Hva man gjorde for ikke å sovne.....	13
2.3.2 Kommentar til spørsmål om hva man gjorde for ikke å sovne	15
2.4 Følger av innsovning	15
3 Kunnskap, holdninger og atferd	17
3.1 Årsaker til innsovning – hva tror bilførerne	17
3.1.1 Personlige/private forhold	17
3.1.2 Trafikkmiljø og omgivelser	19
3.2 Tiltak for å forhindre innsovning – hva gjør bilførerne	20
3.3 Tiltak for å forhindre innsovning – hva mener bilførerne	21
3.4 Hvem sovner bak rattet – ifølge bilførerne	22
3.5 Andre oppfatninger knyttet til innsovning og trøtthet	23
3.6 Kunnskap om ulykker som skyldes innsovning.....	24
3.7 Medisinbruk	25
3.8 Lovlydighet.....	27
3.9 Trøtt og uopplagt - hvorfor man velger å kjøre likevel.....	28
3.9.1 Vurderinger knyttet til vegen/strekningen og kjøringen.....	28
3.9.2 Sosiale årsaker	29
4 Bakgrunn og påvirkningsfaktorer	31
4.1 Bakgrunnsfaktorer.....	31
4.1.1 Innsovning etter kjøreefaring	31
4.1.2 Innsovning etter kjønn	31
4.1.3 Innsovning etter alder	32
4.2 Påvirkningsfaktorer.....	33
4.2.1 Arbeidsmengde og arbeidstidsordning	33
4.2.2 Kjøring i jobben.....	35
4.3 Kommentarer til betydningen av rammebetingelser	35
DEL 2: YRKESJÅFØRER	37
5 Erfaring med trøtthet og innsoving	38
5.1 Omfang og erfaring.....	38
5.1.1 Erfaring med innsovning og trøtthet.....	38
5.1.2 Erfaring med innsovning etter alder	39
5.1.3 Erfaring med innsovning etter type kjøretøy	39
5.1.4 Erfaring med innsovning etter type transport	40
5.2 Om forvarsler, tiltak og følger	41

5.2.1 Forvarsler.....	41
5.2.2 Faktiske tiltak ved trøtthet	43
5.2.3 Følger av innsøvningen	44
6 Kunnskap, holdninger og atferd.....	46
6.1 Årsaker til innsøvning – hva tror yrkesførerne	46
6.1.1 Personlige/private forhold	46
6.1.2 Trafikkmiljø og omgivelser	47
6.2 Tiltak for å forhindre innsøvning – hva gjør yrkesførerne.....	48
6.3 Tiltak for å forhindre innsøvning – hva mener yrkesførerne	49
6.4 Hvem sovner bak rattet – ifølge yrkesførerne.....	51
6.5 Andre oppfatninger knyttet til innsøvning	52
6.6 Kunnskap om ulykker som skyldes innsøvning.....	53
6.7 Medisinbruk	53
6.8 Lovlydighet.....	54
6.9 Trøtt og sliten – men kjører likevel.....	55
6.9.1 Vurderinger i forhold til vegen/strekningen	55
6.9.2 Sosiale føringer.....	56
7 Kjøre- og hviletidsbestemmelsene.....	58
7.1 Omfang og kjennskap til reglene	58
7.2 Brudd på kjøre- og hviletidsreglene.....	59
7.2.1 Omfang av brudd.....	59
7.2.2 Innsøvning bak rattet og brudd på reglene	60
7.2.3 Sosiale føringer og/eller press seg selv.....	61
8 Arbeidsforhold og yrkeserfaring blant lastebilførere.....	63
8.1 Innledning	63
8.2 Arbeidsforhold	63
8.2.1 Yrkeserfaring.....	64
DEL 3:	65
9 Drøfting og konklusjoner	66
9.1 Innsøvning bak rattet – medvirkende faktorer	66
9.1.1 Innsøvning bak rattet blant private bilister	67
9.1.2 Innsøvning bak rattet blant yrkesførere	68
9.2 Kunnskap om risiko, konsekvenser og betydningen av søvn	68
9.3 Kunnskap og atferd – teori og praksis	69
9.3.1 Tiltak – teori og praksis	69
9.3.2 Medisinbruk – teori og praksis	71
9.3.3 Lovgivning – teori og praksis.....	71
9.4 Konklusjon.....	72
Referanser.....	73
Vedlegg 1: Tabeller	75
Vedlegg 2: Spørreskjema.....	77
Vedlegg 3: Spørreskjema.....	91

Sammendrag:

Trøtte typer på tur. Trøtthet og innsøvning bak rattet – erfaring, kunnskap og atferd blant private bilister og yrkesførere

Innsøvning bak rattet – utbredt fenomen og betydelig problem

En tidligere norsk undersøkelse har anslått at vel 100 000 bilførere sovner eller dupper av bak rattet hvert år. Både norske og internasjonale undersøkelser har også vist at trøtthet og innsøvning er en hyppigere årsak til alvorlige enn til mindre alvorlige ulykker. Beregninger viser blant annet at innsøvning bak rattet står for mellom 16 og 30 prosent av alle personskadeulykker. I lys av utbredelsen av innsøvningsulykker og alvorlighetsgrad knyttet til slike, planlegger Statens vegvesen en kampanje for å forebygge ulykker som skyldes trøtthet og innsøvning bak rattet. Bakgrunnen for en slik kampanje er at en antar at økt kunnskap om søvn og ulykker kan redusere risikoen. I den forbindelse har TØI gjennomført et prosjekt som kartlegger erfaring, kunnskap og atferd i forhold til trøtthet, søvn og bilkjøring både blant private bilister og yrkesførere.

Erfaring, kunnskap og adferd blant private bilister og yrkesførere

Utgangspunktet for prosjektet er at kunnskap/oppfatninger om trøtthet og innsøvning bak rattet kan påvirke adferd blant bilførere. Hvordan man faktisk forholder seg til trøtthet bak rattet – enten i forkant eller under en lengre kjøretur, er av betydning for om man sovner eller ikke. For å målrette kampanjen optimalt, er det nødvendig i forkant av kampanjen å vurdere om bilførerne har tilstrekkelig kunnskap om trøtthet og innsøvning bak rattet (blant annet om risiko og tiltak som kan forhindre innsøvning) og om de har tilfredstillende adferd når det gjelder tiltak for å forhindre trøtthet og innsøvning. For å kunne vurdere verdien av økt kunnskap er det også hensiktsmessig å undersøke i hvilken grad bilførere faktisk handler i tråd med den kunnskap de har og/eller oppfatninger de har om trøtthet og innsøvning bak rattet. Formålet med dette prosjektet er å gi en status over kunnskap og adferd før kampanjen og danne et grunnlag for evaluering av den. Ettersom kunnskap/oppfatninger gjerne også har sammenheng med hvilken erfaring man har med et gitt fenomen, kartlegges også bilførernes erfaring med trøtthet og innsøvning bak rattet i dette prosjektet.

Prosjektet omfatter både private bilister og yrkesførere. Det er blitt gjennomført to separate spørreundersøkelser blant disse bilførerne. Tns Gallup AS har stått for gjennomføringen av undersøkelsene. Et landsrepresentativt utvalg på 1513 private

bilførere mellom 18 og 61 år besvarte et spørreskjema på internett. Undersøkelsen av yrkesførere ble gjennomført postalt. Yrkesførere ble rekruttert gjennom medlemsregisteret til Norsk Transportarbeiderforbund. Til sammen var det 1169 yrkesførere som svarte på undersøkelsen, bestående av henholdsvis 72 prosent bussførere og 28 prosent lastebil-/godsførere.

Svært mange private bilister har opplevd å sovne bak rattet

Prosjektet bekrefter at innsøvning bak rattet er et utbredt fenomen. Blant private bilister er det 44,5 prosent som har opplevd å sovne eller duppe av bak rattet en eller annen gang og 11 prosent som har sovnet eller duppet av en eller flere ganger i løpet av det siste året. Hvorvidt en bilfører har opplevd å sovne bak rattet eller ikke har blant annet sammenheng med hvor mye man kjører bil, både privat og i jobb. Det er en overvekt av menn som har sovnet, noe som trolig skyldes at menn har lengre kjøreerfaring enn kvinner. Videre er sannsynligheten for å sovne noe større blant de yngste og blant de eldste aldersgruppene. Forskjellene er imidlertid små, og hovedkonklusjonen er at innsøvning kan ramme alle uavhengig av alder. Det er også en sammenheng mellom innsøvning bak rattet og hvor mye en person arbeider. De som jobber heltid har i større grad enn de som jobber deltid opplevd å sovne bak rattet, noe som trolig skyldes at heltidsarbeidet medfører mer bilkjøring. Om man jobber på kvelds-/nattetid har også betydning for om man har opplevd å sovne eller ikke. Sannsynligheten for å sovne er større for dem som jobber på kvelds-/nattetid enn for dem som ikke gjør det, og sannsynligheten øker med mengden arbeid på kvelds-/nattetid.

Også mange yrkesførere har opplevd å sovne bak rattet

Blant yrkesførere er det 36 prosent som har opplevd å sovne eller duppe av bak rattet en eller annen gang, mens 13,5 prosent har opplevd dette en eller flere ganger i løpet av det siste året. Innsøvning bak rattet blant yrkesførere varierer imidlertid med hva slags type transport en yrkesfører kjører. Bussførere har i mindre grad opplevd å sovne bak rattet enn lastebil-/godsførere. Blant de førstnevnte er det 31,8 prosent som har opplevd å sovne bak rattet en eller annen gang mot 44,3 prosent blant lastebil-/godsførerne (henholdsvis 11,4 prosent og 15,4 prosent har sovnet i løpet av det siste året). Noe av forskjellene mellom bussførere og lastebil-/godsførere kan trolig tilbakeføres til at disse yrkesførerne som regel kjører ulike typer distanser. Det er langt flere blant de som kjører langtransport som har opplevd å sovne enn de som kjører lokaltransport (42,1 prosent mot 34,1 prosent har opplevd å sovne eller duppe av en eller annen gang). Bussførere kjører i langt større grad lokaltransport enn yrkesførere. Tidligere forskning har vist at lang sammenhengende kjøring øker sannsynligheten for å sovne. Lokaltransport består oftere av kortere intervaller enn langtransport, noe som trolig også gjør det vanskeligere å sovne når man kjører lokaltransport.

Litt overraskende er det at yrkesførere generelt i mindre grad har opplevd å sovne bak rattet enn det private bilister har gjort. Yrkesførere kjører generelt mer enn private bilister og man skulle dermed ha forventet et motsatt resultat. Innsovning varierer imidlertid mellom bussførere og lastebilførere. Andelen som har sovnet blant bussførere er lavere enn den for lastebilførere og bidrar dermed til å trekke totalen ned. En sammenlikning av lastebilførere og private bilister viser at sannsynligheten for å sovne noe større i den førstnevnte gruppen når man tar utgangspunkt i hvor mange som har sovnet i løpet av det siste året (henholdsvis 15,9 prosent blant de førstnevnte og 11 prosent blant de sistnevnte). At det ikke er større forskjeller mellom lastebilførere og private bilister når det gjelder innsovning, selv om lastebilførere sannsynligvis har langt flere muligheter til å sovne bak rattet, kan skyldes at yrkesførere nettopp på grunn av mye kjøring i det daglige er mer bevisst på problemet knyttet til trøtthet og at de også er bedre rustet til å takle trøttheten på rett tidspunkt.

Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene – økt sannsynlighet for innsovning (blant yrkesførere)

Til tross for at de fleste som er underlagt kjøre- og hviletidsbestemmelsene, har god kjennskap til dem og at de fleste er enige i at overtredelse av disse bestemmelsene øker sannsynligheten for å sovne bak rattet, er det svært mange som likevel bryter reglene. Dette er foruroligende ettersom det har fremkommet i dette prosjektet at brudd på bestemmelsene øker sannsynligheten for å sovne bak rattet. Hvorfor det ikke er større samsvar mellom kunnskap og adferd på dette området, begrunnes blant annet med sosiale føringer/ytre press – særlig er det ledelsen/arbeidsgiverne og tidsskjemaet som får skylden. At bestemmelsene om kjøre- og hviletid er for strenge og lite fleksible er imidlertid en hyppigere begrunnelse blant de som bryter bestemmelsene ofte og av og til enn blant dem som sjelden/aldri gjør det. Dette kan tyde på at holdningene til reglene er av betydning for om de brytes.

Faktisk adferd stikk i strid med bilførernes kunnskap/oppfatninger ("Trøtte typer på tur")

Det synes å være generelt god kunnskap blant både privatbilister og yrkesførere når det gjelder både risikoen for å bli utsatt for innsovning, betydningen av for lite søvn og hva de kan foreta seg både i forkant og underveis for å forhindre innsovning. Men når det gjelder tiltak både i forkant av og underveis, er det lite samsvar mellom det de vet/tror virker og det de gjør. Selv om de fleste mener at mangel på søvn og det å ha vært våken for lenge er de viktigste årsakene til trøtthet og innsovning, er det få som faktisk sørger for å få tilstrekkelig søvn (både over en lengre periode og natten før) og som faktisk stopper og tar en blund når de merker at de er trøtte. Dette til tross for at det å stoppe og ta en blund er et av de tiltakene (underveis) som av både private bilister og yrkesførere vurderes som mest effektivt for å forhindre innsovning. Snarere er det tiltak som vurderes som lite effektive (tiltak i bilen) som bilførere tyr til når de begynner å merke trøttheten bak rattet. Det eneste tiltaket som vurderes som effektivt og som også

blir brukt under en biltur, er det å stoppe og gå ut av bilen. Dette er imidlertid et tiltak hvis virkning det er knyttet usikkerhet til (innen forskningen). Generelt synes yrkesførerne i større grad å ta affære i forhold til trøtthet enn det privatbilistene gjør, noe som kan tyde på at yrkesførerne er mer bevisste på problemet med trøtthet bak rattet og/eller at de tar det mer alvorlig.

De fleste bilførerne (både private og yrkesførere) synes å være innforstått med risikoen knyttet til medisinbruk og bilkjøring, og tallene i denne undersøkelsen tyder på at det er få som faktisk har brukt eller bruker slik medisin ved kjøring.

Svært få, både blant privatbilistene og blant yrkesførerne kjenner til den generelle lovbestemmelsen som regulerer bilkjøring i forhold til trøtthet. At så mange (de fleste) til tider kjører selv om de er trøtte til tross for at de er innforstått med risikoen for innsovning, er kanskje et tegn på at trøttheten ikke blir tatt helt på alvor og at de kanskje overvurderer sin egen evne til å takle trøttheten. De fleste som vet at det er ulovlig å kjøre, men som kjører når de er trøtte, mener også at de vurderer risikoen best selv.

At innsovning er et utbredt fenomen til tross for kunnskap om risiko og vurdering av egne evner, kan tyde på at bilførerne ikke har tilstrekkelig kunnskap om *når* man skal reagere på trøttheten. Men det kan også være mange sosiale føringer som spiller inn. For mange privatbilister er det at det er kort tur eller at det er kort avstand igjen til reisemålet som er medvirkende til at de fortsetter å kjøre selv om de er trøtte. Også det at de må holde en avtale og de må komme fram innen rimelig tid, trekkes frem som viktige årsaker til at private bilister fortsetter å kjøre til tross for at de er trøtte og uopplagte. For yrkesførerne er distansen av mindre betydning. Derimot kan det se ut som at sosiale føringer og ytre press er avgjørende for om yrkesførere kjører videre selv om de er trøtte og uopplagte. At tidsskjemaet må holdes og forventninger fra ledelse/kollegaer er blant de hyppigste sosiale føringene som nevnes. At kunnskapen om risikoen forbundet med trøtthet skyves i bakgrunn til fordel for ulike sosiale føringer, kan også tyde på at trøttheten ikke tas alvorlig – nok.

Summary:

Driver fatigue and falling asleep – experience, knowledge and conduct among private drivers and professional drivers

Background and research questions

Next to alcohol, speeding and inattention, driver fatigue or falling asleep is recognized to be among the most important causative factors in road crashes. A campaign to increase drivers' knowledge about this issue is to be launched this spring in Norway by the Norwegian Public Road Administration. In order to evaluate drivers' knowledge on fatigue and falling asleep behind the wheel before the campaign a survey was conducted among both private and professional drivers in the autumn of 2003. Due to the fact that the knowledge often is dependent on previous experience with a certain phenomenon, the question of drivers' experience with sleepiness and falling asleep behind the wheel was also raised in the project. It is also interesting to examine if the probability to fall asleep behind the wheel vary between different kinds of drivers (based on differences in individual/transport characteristics, differences in conduct and habits and differences in structural conditions).

For drivers to take the necessary measures (both beforehand and while driving) to prevent oneself from falling asleep while driving, it is important that they have knowledge of what measures that are effective. In addition, it is important for drivers to know what factors that may cause fatigue and sleepiness while driving, so they can take the necessary precautions before (especially before a longer car trip) and during driving. The project distinguishes between factors that are self-inflicted or personal (such as too little sleep and medication) and factors concerning the road and traffic environment (such as monotonous road environment, darkness and heavy traffic).

A precondition for drivers to take any measures at all, is however that they take sleepiness while driving seriously. Drivers' awareness of the risk of falling asleep and of the severity of sleep-related accidents might indicate their understanding of the problem. Another precondition for drivers to act upon their sleepiness while driving, and to a certain degree before starting the car for a longer trip, might as well be that they have knowledge of the legislation in the area. In Norway it is prohibited to drive while not fit, for instance when feeling sleepy or fatigued. Most of the professional drivers are in addition submitted to regulations of hours of service. The purpose of these regulations is both to reduce the risk of severe accidents and to improve working conditions. Most countries have implemented such regulations, although with some variations between countries. The hours of service regulations have three main focuses: Limitations regarding the maximum

hours of driving during a 24-hour period, requirement to take at least one rest break during the workday, and requirement for rest between the work-periods.

This project has examined the following questions regarding drivers' experience, knowledge and conduct in relation to sleepiness and falling asleep behind the wheel (when not noted, the questions comprise both private and professional drivers):

- To what extent have drivers experienced falling asleep while driving? What are the contributing factors to falling asleep behind the wheel?
- What are the drivers' knowledge of measures both before and during a trip which are effective to prevent themselves from falling asleep?
- What are the drivers' understanding of the problem with sleepiness and falling asleep while driving?
- Are the drivers aware of the factors that contribute to sleepiness behind the wheel? Do the drivers know the risk of driving after taking certain medicinal drugs?
- Are the drivers acquainted with the general legislation that regulate driving when feeling tired or fatigued? How well do the professional drivers that are submitted to the regulations of hours of service, know these regulations?
- Do the drivers act according to their knowledge? And if not, what are the reasons for acting differently?

Data sources

Two separate questionnaire surveys were carried out among private drivers and professional drivers in the autumn of 2003, the former was completed on the Internet and the latter was distributed by mail. While the questionnaires were worked out by the Institute of Transport Economics in cooperation with the Norwegian Public Road Administration, the data was collected by Tns Gallup, the largest market research company in Norway, also specialized in collecting data.

2783 private drivers were randomly selected from the so called "Gallup-panel", which is a sample base consisting of pre-recruited persons having volunteered for future internet surveys at Tns Gallup. The respondents of the sample base are recruited randomly by telephone. In building up this sample base, Tns Gallup has corrected for the fact that the population of Internet users are younger than the general population as a whole. The sample base consists however only of respondents between 18 and 61 years. Thus, the survey is to be recognised as representative for the population with a driver licence between 18 and 61 years. 1513 private drivers completed the questionnaire, yielding a response rate of 54 %.

The professional drivers were recruited from the memberregister of the Norwegian Transport Workers' Union. A total of 2854 members were selected, 72 % were bus drivers and 28 % were truck drivers. 1169 drivers completed the questionnaire (yielding a response rate of 41 %). The share of bus drivers and truck drivers among the respondents were more or less equivalent with that of the

grand sample. 94,2 % of the respondents were men, a proportion that most likely reflects the actual population of professional drivers.

Falling asleep behind the wheel - experience

The study indicates that sleepiness and falling asleep is a widespread phenomenon. Among the private drivers, 44,8 percent have experienced falling asleep while driving (one or several times) one time or another and 11 percent experienced this (one or several times) during the last year. As previous research also has shown, there are far more men than women who have experienced falling asleep. This is largely to be explained by difference in driving distance. It is a well known fact that men in general drive more (and longer) than women.

When it comes to predictors of falling asleep, age has a small, but significant effect. The probability of falling asleep is significantly higher for the youngest and oldest age categories. 14,5 percent of the drivers between 18 and 25 years and 12,5 percent between 56 and 61 years have experienced falling asleep during the last year. Furthermore, the probability of falling asleep increases with higher work load and with work at irregular hours (afternoon/evening/night work).

Somewhat surprising is the result that indicates that professional drivers to a lesser degree have experienced falling asleep some time (36 percent) behind the wheel than private drivers (44,8 percent). Considering the total length of driving (professional drivers tend to drive more than private drivers), one should expect the opposite. Even when corrected for type of transport (the probability of falling asleep is higher for truck drivers than for bus drivers) the share of professional drivers who have fallen asleep when driving does not exceed that of the private drivers. One explanation of this is that there might have been a certain degree of self-selection in the survey among private drivers, which, in turn, may have caused a larger share that have experienced falling asleep among private drivers in the sample than in the population as a whole. Thus, comparing the shares that have experienced fallen asleep during the last year, may give a more accurate picture of the differences between private drivers and professional drivers when it comes to falling asleep when driving. These results indicate that the probability to fall asleep is somewhat higher among both the professional drivers in general (13,2 %) and among truck drivers alone (15,9 %) than among private drivers (11 %), though it is only the difference between truck drivers and private that is significant.

The probability to fall asleep among professional drivers decreases with higher age and with more work experience (when considering the experience with falling asleep while driving during last year), a result that indicates that driving experience and, most likely, experience with sleepiness or/and falling asleep while driving improves the professional drivers' conduct (i.e. taking the right measures to prevent sleep) regarding sleepiness and fatigue behind the wheel.

Understanding of the risk and the consequences

When it comes to knowledge of the risk of falling asleep, the drivers were confronted with several statements concerning characteristics of drivers who fall asleep (age, sex, physical condition, sleeping problems) in addition to a statement that falling asleep can happen to anyone. Based on the drivers evaluation of these statements, it seems to be a general agreement among them, both private and professionals, that falling asleep can happen to anyone. In addition, they seem to have good knowledge of the actual risk of falling asleep while driving. The private drivers and the professional drivers respectively assumes that an average of 40 and 36 drivers out of a hundred drivers have experienced falling asleep while driving. Calculated in percent these numbers makes up shares that are close to the actual proportions found in this study. Hence, the knowledge of the actual risk of falling asleep among drivers seems to be quite good.

Even though the drivers seems to acknowledge falling asleep as an important cause in road accidents, few drivers seems aware of the severity of sleep-related accidents. It is a fact that sleep-related accidents are more severe than other accidents. Even though the knowledge about this is somewhat better among the professional than the private drivers (30 percent of the private drivers and 50 percent of the professional drivers agree with this, their knowledge is far from sufficient. Lack of this knowledge may prevent the drivers from taking sleepiness and fatigue while driving seriously, but considering their knowledge of the risk of falling asleep and assuming that drivers are aware that falling asleep might have some sort of consequence independent of severity, one should anyhow expect them to try to avoid falling asleep while driving by some kind of action.

Measures – knowledge and conduct

The most common cause of sleepiness is insufficient sleep, and most of the drivers seems aware of the significance of sleep in general. Not enough sleep over a period of time (3-4 days) and too much wakefulness are the main personal factors that drivers consider to increase the probability to fall asleep while driving. In addition, most drivers agree with the fact that “24 hours without sleep equals a blood alcohol level of 0.1 percent when it comes to driving capabilities”. The drivers consider a good nights sleep before a longer car trip to be somewhat less important than sufficient sleep over a longer period, though research has proven that a good night sleep is of considerable importance in regard to a person condition the next day. This might be one factor in the explanation of why few drivers actually get enough sleep the night before a longer drive. More knowledge about this among drivers seems important.

As for the use of medicines that may influence driving skills (marked with a red warning triangle), this seems to represent only a minor problem as few drivers use such medication. In addition, there is a general agreement among the drivers, both private and professionals, that the use of medicines with a warning increases the risk of falling asleep while driving. It is, however, somewhat disturbing that a small part (25 %) of the few that use such medication, also use it when driving.

In spite of the drivers' general knowledge about the significance of sleep, few drivers act in accordance with this knowledge. Few drivers do actually get sufficient sleep for a longer period of time before a longer drive, and only few drivers stop to take a nap when feeling tired and fatigued while driving. Taking a nap is proven to be the only effective measure when feeling tired to prevent oneself from falling asleep while driving, and is also by the drivers (both private and professionals) considered to be one of the most effective measures. More often the drivers take measures (when feeling tired while driving) that they consider to be less effective, like different measures taken *in* the car (opening up the window, putting on music, singing/talking to themselves etc.) without stopping. The only measure which is taken that corresponds with their knowledge or opinion of what is effective is to stop and get out of the car. Quite a few have reported this kind of conduct when feeling tired while driving. This measure, however, seems to have only a temporary effect on sleepiness.

In spite of all the drivers' knowledge of the risk and of the significance of sleep/taking a nap, most of the drivers continue driving when recognising sleepiness while driving. The professional drivers argue that time schedules and pressure from the management are important factors for ignoring symptoms of fatigue and sleepiness while driving. Social factors have a contributing role for the private drivers as well, who often argue that appointments and the wish to come home at a reasonable hour are the reasons for continuing driving while fatigue or sleepy. Additional arguments among the private drivers are related to the distance of driving – either if it is a short drive or a short distance left to the point of arrival. Such arguments are of less importance among the professionals.

In sum, there seems to be little correspondence between knowledge and action when it comes to measures to prevent sleepiness and falling asleep, both before and during driving. It must be pointed out that, in general, the professionals to a larger degree take action when feeling tired behind the wheel compared to the private drivers – both in regard to measures before the drive (getting enough sleep the night before a longer drive) and in regard to measures during a drive (continue driving or not and/or take a nap or not). That the professionals are subjected to the regulation of hours of service, might be one explanation of this. The fact that professional drivers are more aware of the consequences related to sleep-related accidents than private drivers, might be another.

Legislation – knowledge and conduct

Knowledge of the general legislation that regulate driving while fatigued or tired, are rather modest among both the private drivers and the professional drivers (respectively 50 and 60 percent are aware of the fact that driving while fatigued or tired is prohibited). Furthermore, most of those who do know the legislation states that it happens that they continue to drive even when feeling fatigued or tired. The principal argument for most of them is that they are capable themselves to judge the risk related to their tiredness and fatigue.

Most of the professional drivers who are submitted to the regulations of hours of service, have a good knowledge of these regulations, and most of them agree with the statement that breaking these regulations increases the risk of falling asleep while driving. In spite of this, many of the professional drivers break the regulations themselves. 2 percent of them state that they break the regulations “often/on a regular basis” and 55, 3 percent state that they break them “some time or another”. This is disturbing considering the clear monotonous relationship between breaking this regulations and experience of falling asleep, which is also shown in this study.

Conclusion

In spite of the drivers’ knowledge of the risk of falling asleep and of the effective countermeasures, most of them continue driving when recognising sleepiness while behind the wheel. This might indicate that driver fatigue and sleepiness is not taken seriously enough and that the drivers overestimate their own capabilities, but it might also be a matter of lack of knowledge on *when* to act on their sleepiness behind the wheel. But different social factors also have an effect on how drivers act upon their sleepiness – which in turn might represent another explanation of why drivers do not act in accordance with their knowledge.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Trøtthet og innsovning blant bilførere er et betydelig problem for trafikksikkerheten på norske veier. På bakgrunn av selvrapporterte oppgaver fra bilførere, er det blitt anslått at over 100 000 norske bilførere sovner eller dupper av bak rattet hvert år (Sagberg 1998). Flere studier, både norske og internasjonale, har også vist at trøtthet og innsovning er en hyppigere årsak til alvorlige enn til mindre alvorlige ulykker (bl.a. Sagberg 1999, Moe 1999). Ulykker som skyldes trøtthet eller innsovning forekommer oftere på nattetid, på landevei, på lange turer, på veier med høy fartsgrense og på tørt føre (Sagberg 1999). Ifølge Sagberg (1999) kan dette ofte være monotone og ensformige kjøreforhold, noe som i seg selv kan være "søvndyssende". Disse kjøreforholdene er også ofte forbundet med høy fart noe som forklarer at søvnulykkene har relativ høy alvorlighetsgrad (Sagberg 1999).

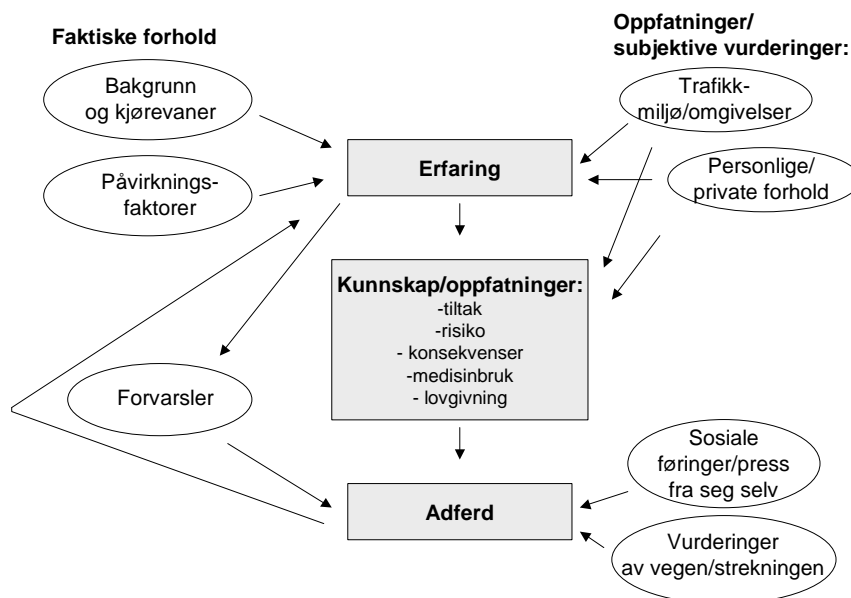
Statens vegvesen planlegger en kampanje for å forebygge ulykker som skyldes trøtthet og innsovning bak rattet. Bakgrunnen for en slik kampanje er at økt kunnskap om søvn og ulykker kan redusere risikoen for innsovning bak rattet og for andre feil som skyldes trøtthet hos fører. I den forbindelse er det blitt gjennomført en undersøkelse som kartlegger bilføreres kunnskap og atferd i forhold til trøtthet, søvn og bilkjøring. Undersøkelsen omfatter både private bilister og yrkesførere. Det planlegges også en etterevaluering av kampanjen.

Dette prosjektets formål er tosidig. På den ene siden er det å framskaffe data til den spesifikke kampanjen og for evalueringen av den, og på den andre siden er det å øke kunnskapen knyttet til bilføreres holdninger, oppfatninger og atferd når det gjelder trøtthet og innsovning bak rattet.

1.2 Erfaring, kunnskap og atferd – et teoretisk utgangspunkt

Hvordan man faktisk forholder seg til trøtthet bak rattet – enten i forkant eller under en lengre kjøretur, er av betydning for om man sovner eller ikke. Utgangspunktet for prosjektet er at kunnskap/oppfatninger man har om trøtthet og innsovning bak rattet kan påvirke atferd blant bilførere. Det er imidlertid grunn til å tro at kunnskap/oppfatninger om fenomenet også har sammenheng med hvilken erfaring man har med det. Formålet med prosjektet er derfor å kartlegge erfaring, kunnskap og atferd og til en viss grad å se disse temaene i sammenheng. Et delmål i prosjektet er å belyse hvilke faktorer som påvirker sannsynligheten for å bli trøtt/sovne bak rattet. Et annet er å se på om ulike faktorer – forvarsler, kunnskap, sosiale føringer/press fra seg og vurderinger av vegen/strekningen – kan forklare bilføreres atferd i forhold til trøtthet bak rattet. Modellen i figur 1.1 sammenfatter hvilke hypoteser vi har om sammenhengen mellom erfaring, kunnskap og atferd

og hva som kan påvirke de ulike elementene. Hypotesene blir nærmere presentert nedenfor.



Kilde: TØI rapport 706/2004

Figur 1.1. Tankemodell for sammenhengen mellom erfaring, kunnskap og atferd og hva som eventuelt kan påvirke henholdsvis erfaring, kunnskap og atferd.

Det er grunn til å tro at kunnskap/oppfatninger om hvilke tiltak som virker for å forhindre innsovning og kunnskap om risiko for og konsekvenser av innsovning, har betydning for hvordan en bilfører forholder seg når denne selv opplever trøtthet bak rattet. Det er trolig mer sannsynlig at en bilfører som vet at innsovning kan ramme "hvem som helst" og at innsovningsulykker er mer alvorlige enn andre ulykker, tar trøttheten bak rattet mer alvorlig enn en bilfører som ikke kjenner risikoen og alvorlighetsgraden knyttet til søvnrelaterte ulykker. Kunnskap om hvordan medisinerbruk virker på bilkjøring, og kjennskap til lovgivningen på området kan trolig også ha betydning for hvordan en bilfører forholder seg til trøtthet.

Kunnskap kan på sin side, til dels, være avhengig av hvilken *erfaring* en bilfører har med trøtthet og innsovning bak rattet. En bilfører med større erfaring mht til bilkjøring og trøtthet kan kanskje ha større kunnskap om hvordan man skal reagere når trøttheten melder seg.

Men det er antakeligvis ikke bare kunnskap og tidligere erfaring som kan påvirke hvordan en person forholder seg til trøtthet og risiko for innsovning bak rattet. Ulike *sosiale føring*er (for eksempel avtaler, mål om å holde tidsskjemaet og/eller *press fra bilfører selv* (for eksempel i forhold til økonomiske hensyn eller ønske om å komme hjem etter en utflukt/arbeidsuke) spiller trolig også inn. Det kan også tenkes at "kunnskapen" må vike i tilfeller der disse føringene blir for sterke, noe som igjen vil kunne forklare hvorfor det eventuelt ikke alltid er et samsvar mellom atferd og kunnskap. Andre grunner til at atferden avviker fra den kunnskap man har og til at trøttheten dermed blir "oversett", kan kanskje også

skyldes hvordan bilfører vurderer ulike forhold knyttet til vegen/strekningen som gjenstår (for eksempel om det er en kort tur, om det er rumlestriper i vegen, om det er kort vei igjen til reisemålet).

Det er flere forskjellige faktorer som kan bidra til å *forklare* trøtthet og innsovning. Blant annet er det grunn til å tro at hvordan man merker at man er trøtt og hvordan man reagerer på slike ”forvarsler” (med ulike tiltak) kan ha betydning for i hvilken grad man har sovnet bak rattet eller ikke. Videre er det også grunn til å tro at ulike *bakgrunnsfaktorer*, her definert som individuelle kjennetegn ved bilfører og dennes erfaring, slik som kjønn og alder, men også hvilken kjøreefaring denne har, kan påvirke sannsynligheten for å sovne. En person med lengre kjøreefaring har trolig hatt større muligheter for å oppleve trøtthet og innsovning bak rattet enn en person med mindre kjøreefaring. Trolig varierer også erfaring med trøtthet og innsovning med det som her blir karakterisert som *påvirkningsfaktorer*. Med påvirkningsfaktorer menes her ulike faktorer som kan legge føringer på en bilførers atferd, kjørevaner og tilstand, slik som arbeidstid, arbeidsmengde og tilknytning til arbeidsplassen. For yrkesførere varierer trolig erfaring med innsovning etter transporttype og hvor langt en kjører. Brudd på bestemmelsene for kjøre- og hviletid kan trolig også ha betydning for sannsynligheten for å sovne.

I hvilken grad en bilfører er tilbøyelig til å sovne kan trolig være avhengig av ulike *personlige/private forhold* (for eksempel hektisk arbeidsdag, lite søvn, medisinbruk) og ulike forhold knyttet til *trafikkmiljøet og omgivelsene* (for eksempel ensformige omgivelser, mørke, køkjøring med mer). Hvilke slike personlige/private forhold og faktorer ved trafikkmiljøet og omgivelsene bilførere mener er av betydning for sannsynligheten for å sovne, kan blant annet si noe om hvilken kunnskap de har om slike faktorerens betydning.

1.3 Problemstillinger

Hovedformålet med prosjektet er å kartlegge erfaring med trøtthet og innsovning under bilkjøring i befolkningen, hva slags kunnskap bilførere har om fenomenet og hvordan de forholder seg til trøtthet og risiko for innsovning bak rattet. Prosjektet omfatter både privatbilister og yrkesførere og tar for seg følgende problemstillinger:

1) Erfaring med trøtthet og innsovning:

- I hvilken grad har bilførerne opplevd trøtthet og innsovning bak rattet?
- Hvordan merker bilførere at de er trøtte? Hva gjør de når de begynner å merke at de er trøtte? Er det forskjeller mellom dem som har opplevd å sovne og dem som ikke har sovnet, men som har vært redde for å sovne mht til forvarsler og tiltak?
- Kan forskjeller i bakgrunnsfaktorer og ulike påvirkningsfaktorer forklare forskjeller i erfaring med innsovning blant bilførere?
- Er det sammenheng mellom i hvilken grad yrkesførere bryter kjøre- og hviletidsbestemmelsen og om de har sovnet bak rattet eller ikke?

2) Kunnskap og atferd i forhold til trøtthet og innsovning vil bli vurdert ut fra flere hold:

- Hva slags kunnskap og oppfatninger har bilførerne om trøtthet og innsovning bak rattet? Kunnskap/oppfatninger om hvilke tiltak som virker for å forhindre innsovning, kunnskap om risiko og konsekvenser, kunnskap om betydningen av søvn, kunnskap om medisinerbruk og bilkjøring og kunnskap om lovgivning vil bli vurdert. For yrkesførere blir også kjennskap til kjøre- og hviletidsbestemmelsene vurdert.
- Hvilke faktorer tror bilførerne øker sannsynligheten for å sovne?
- Hvordan forholder bilførerne seg til trøtthet og risiko for innsovning bak rattet? (atferd). Dette blir belyst ved å se på hva bilførere gjør i forkant av en lengre biltur for å forhindre innsovning og hva de eventuelt gjør underveis når de merker at de begynner å bli trøtte.
- I hvilken grad er det samsvar mellom det bilførerne vet (hvilke oppfatninger de har) og hvordan de faktisk forholder seg til trøtthet bak rattet?
- Hva skyldes det at bilførerne eventuelt ikke handler i tråd med den kunnskap og/eller de oppfatninger de har? Blant annet vurderes i hvilken grad ulike sosiale føringer og/eller press fra fører selv har betydning for om man kjører selv om man er trøtt og sliten. Hva som gjør at yrkesførere bryter kjøre- og hviletidsbestemmelsene blir også vurdert.

Spørsmålene om oppfatninger blant bilførerne om tiltak for å forhindre innsovning, risiko og konsekvenser knyttet til innsovning og om hva som påvirker sannsynligheten for å sovne, har to formål. Det ene er å vurdere slike oppfatninger opp mot eksisterende kunnskap for å kunne si noe om i hvilken grad bilførerne har *tilstrekkelig* kunnskap om de samme forholdene. Det andre er å vurdere hvordan bilførere handler i tråd med de oppfatninger de har.

Spørsmål knyttet til hva bilførerne mener er av betydning for at de kjører selv om de er trøtte eller hva de mener ligger til grunn for at de bryter kjøre- og hviletidsbestemmelsene, er av en mer eksplorerende karakter. Hensikten med disse spørsmålene er å øke kunnskapen om hvorfor bilførere kjører videre selv om de er trøtte. Tidligere undersøkelser har vist en sammenheng mellom brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene og selvrapportert kjøring i trøtt tilstand (Amundsen og Sagberg 2003), og at ulike rammebetingelser er av betydning for i hvilken grad bestemmelsene brytes (Ragnøy og Sagberg 1999).

Problemstillingene er utformet med sikte på en evaluering av eventuelle endringer i kunnskap og atferd i forhold til trøtthet og søvn bak rattet som følge av Vegdirektoratets planlagte kampanje. Hovedproblemstillingen i en slik 2. fase blir hvordan de forhold som kartlegges i 1. fase eventuelt har endret seg.

1.4 Metode

1.4.1 Om datamaterialet

Det er foretatt to separate undersøkelser av henholdsvis private bilister og yrkesførere. TNS Gallup har stått for selve gjennomføringen av datainnsamlingen, dvs. både utvalgstrekkningen og tilrettelegging av skjema for henholdsvis internettundersøkelse (private bilister) og postal undersøkelse (yrkesførere) og for selve datainnsamlingen. TØI og Vegdirektoratet har stått for utformingen av spørsmålene i undersøkelsene¹.

For privatbilister ble det trukket et landsrepresentativt utvalg på 2783 personer (brutto) fra GallupPanelet. GallupPanelet er et online aksesspanel hvor Norsk Gallup har prekruttert personer for fremtidige undersøkelser. Respondentene til GallupPanelet er rekruttert tilfeldig via telefon. Ved rekrutteringen har Norsk Gallup samlet og lagret bakgrunnsinformasjon om respondentene. I oppbyggingen av dette panelet har Gallup forsøkt å ta høyde for at personer som har tilgang til internett skiller seg ut fra befolkningen som helhet (i forhold til yrke, utdanning, alder og inntekt) og har korrigert for dette i rekruttering.² Populasjonen i panelet skal følgelig være representativ også for private bilister. Imidlertid består panelet av personer utelukkende mellom 18-61 år, noe som medfører at eldre bilførere vil være underrepresentert i utvalget som ble trukket. Av de 1513 personene som svarte på undersøkelsen (dvs. 54 i svarprosent), var det et frafall i den yngste aldersgruppen. Dette har trolig sammenheng med seleksjonskriteriet for personer i bruttoutvalget som går på at bare de med førerkort bes fortsette å svare, og blant de yngste er det naturligvis færre som har førerkort. Bortsett fra at de eldre bilistene er noe underrepresentert, er nettoutvalget følgelig vurdert som representativt for private bilister.

Yrkesførere ble rekruttert gjennom medlemsregisteret til Norsk Transportarbeiderforbund. I alt ble det trukket 2854 yrkesførere fordelt på følgende type førere: bussførere (72 prosent) og lastebilførere (28 prosent). Det var i alt 1169 yrkesførere som svarte på undersøkelsen, noe som ga en svarprosent på 41. Kjønnfordelingen er svært skjev i utvalget, 94,2 prosent er menn og 5,8 prosent er kvinner, noe som trolig reflekterer fordelingen også i populasjonen av yrkesførere. Fordelingen av henholdsvis bussførere og lastebilførere i nettoutvalget er tilnærmet lik den for bruttoutvalget, noe som tyder på at det ikke er skjevheter i utvalget knyttet til hvem som har svart på undersøkelsen. Kategoriseringen av yrkesførere baserer seg imidlertid på Norsk

¹ Spørreskjema og følgebrev til de respektive undersøkelsene er vedlagt i vedlegg 2 og 3.

² Dvs. at personer med kjennetegn som er mindre typiske i forhold til internetttilgang følgelig er overrepresentert i panelet (sammenliknet med internettbefolkningen).

Transportarbeiderforbunds definisjoner. På spørsmål om hva slags transport yrkesførerne driver med for det meste, blir fordelingene noe annerledes. Blant annet er det 488 yrkesførere som oppgir at de driver med godstransport (men 384 er registrert som lastebilførere i nettoutvalget). Spørsmålet om type transport er heller ikke gjensidig utelukkende da flere yrkesførere driver med ulike transporttyper, noe som vil bli nærmere beskrevet senere i rapporten.

Forutsatt at det ikke er store variasjoner mellom yrkesførere som er medlem av Norsk Transportarbeiderforbund og yrkesførere som ikke er det, skal utvalget av yrkesførere i denne undersøkelsen være et godt grunnlag for å si noe om de problemstillingene vi er interessert i.

1.4.2 Om koding av svaralternativer

Respondentene er bedt om å svare på en skala fra 1 til 7 på en rekke spørsmål. For å forenkle framstillingen er disse spørsmålene blitt kodet i tre kategorier.

Skalaen 1 til 7 representerer i hvor stor grad man er enig i følgende spørsmål, hvor 1 er i liten grad og 7 er i stor grad: i hvilken grad de tror ulike personlige/private forhold kan påvirke sannsynligheten for å sovne, i hvilken grad ulike forhold ved trafikkmiljø og omgivelsene kan påvirke sannsynligheten for å sovne og i hvilken grad bilføreren tar hensyn til ulike faktorer i forkant av en lengre kjøretur for å forhindre innsøvning. Svarene 1, 2 og 3 er kodet til ”i liten grad”, 4 og 5 til ”i noen grad” og 6 og 7 til ”i stor grad”.

Spørsmålet om hvilke tiltak bilførerne mener er effektive for å forhindre innsøvning, er kodet på samme måte, men 1 på skalene betyr her lite effektivt og 7 betyr svært effektivt. De tre kategoriene er følgelig beskrevet som ”lite effektivt”, ”noe effektivt” og ”svært effektivt”.

På spørsmålene om hvem som rammes av innsøvning og andre oppfatninger knyttet til innsøvning, har respondentene angitt i hvilken grad de er enige i ulike påstander, på en skala fra 1 til 7 hvor 1 er helt uenig og 7 er helt enig. Svarene på disse spørsmålene er grupper på følgende måte: 1 og 2 står for ”Uenig”, 3 og 4 for ”verken enig/uenig” og 5, 6 og 7 for ”enig” (Spørsmålene er gjengitt i vedlegg 2 og 3).

1.5 Oppbyggingen av rapporten

Rapporten er tredelt foruten innledningen i kapittel 1 som redegjør for bakgrunn, hypoteser, problemstillinger og metode/datamaterialet. Første og andre del belyser erfaring, kunnskap og atferd knyttet til trøtthet og innsøvning bak rattet blant henholdsvis privatbilister (del 1) og yrkesførere (del 2). Del 1 (private bilister) er bygd opp på følgende måte:

I *kapittel 2* blir det gjort rede for omfanget av innsøvning og trøtthet bak rattet. Videre belyses hvilke følger innsøvning fikk blant dem som har opplevd å sovne bak rattet, hvilke forvarsler de fikk på at de var trøtte og hva de foretok seg da de begynte å merke at de var trøtte. Det blir foretatt en sammenlikning av forvarsler og tiltak mellom respondenter som har opplevd å sovne og respondenter som har opplevd å ha vært så trøtte at de har vært redde for å sovne, men som aldri har sovnet.

I *kapittel 3* blir det redegjort for kunnskap, oppfatninger og atferd knyttet til innsovning bak rattet. I forhold til enkelte tema blir også atferden vurdert i forhold til hva slags kunnskap respondentene har.

I *kapittel 4* blir sammenhengen mellom erfaring med innsovning og ulike bakgrunnsfaktorer og påvirkningsfaktorer vurdert. Det blir blant annet sett på forskjeller mellom dem som har sovnet/ikke sovnet når det gjelder kjøreefaring, alder, kjønn, arbeidstid, arbeidstidsordning og kjøring i jobben.

I del 2 (yrkesførere) er de to første kapitlene (dvs. *kapittel 5* og *6*) mer eller mindre identiske med de to første i del 1 (private bilister). *Kapittel 7* tar for seg brudd på kjøre- og hviletidsreglene blant yrkesførere, hva som er årsaken til slike brudd og i hvilken grad det er sammenheng mellom brudd på disse reglene og erfaring med innsovning bak rattet blant yrkesførere.

I *kapittel 8* presenteres sammenhengen mellom ulike arbeidsforhold/situasjon og erfaring med innsovning bak rattet blant lastebilførere.

I del 3 (*kapittel 9*) trekkes hovedlinjene fra begge undersøkelsene i forhold til undersøkelsens problemsstillinger.

*Trøtte typer på tur. Trøtthet og innsovning bak rattet –
erfaring, kunnskap og atferd blant private bilister og yrkesførere*

DEL 1: PRIVATE BILISTER

2 Erfaring med trøtthet og innsovning

2.1 Erfaring med trøtthet og innsovning

Respondentene er spurt om de noen gang har opplevd å sovne (eller duppe av et kort øyeblikk) og hvis ikke, om det noen gang allikevel har hendt at man har følt seg så trøtt at man har vært redd for å sovne mens man har kjørt bil.

Tabell 2.1. Antall og andel som har sovnet (det siste året og tidligere), som har vært redd for å sovne, men som aldri har sovnet og som verken har sovnet eller vært redd for å sovne mens de har kjørt bil.

Har sovnet/har aldri sovnet	Erfaring med trøtthet og innsovning	Antall	Andel
Har sovnet	Sovnet siste år	166	11,0
	Sovnet tidligere	512	33,8
Har aldri sovnet	Vært redd for å sovne	602	39,8
	Ikke vært redd for å sovne	214	14,1
	Husker ikke	19	1,3
	Hele utvalget	1513	100

Kilde: TØI rapport 706/2004

Tabell 2.1 viser at de fleste har et forhold til trøtthet og innsovning bak rattet. Bare 19 respondenter husker ikke om de, hvis de ikke har opplevd å sovne bak rattet, allikevel har følt seg så trøtte at de har vært redde for å sovne. Videre er det kun 14,1 prosent i utvalget som aldri har sovnet og som heller aldri har vært redde for å sovne. Til sammen er det 44,8 prosent oppgir at de har sovnet eller duppet av et kort øyeblikk mens de har kjørt bil (enten siste år eller tidligere), og ca. 40 prosent har følt seg så trøtte at de har vært redde for å sovne, men har aldri sovnet.

11 prosent (N=166) har opplevd å sovne bak rattet i løpet av det siste året. I snitt sovnet hver av disse 2,46 ganger i løpet av det siste året. 39 prosent sovnet én gang, 35 prosent sovnet to ganger og 26 prosent sovnet 3 eller flere ganger i løpet av det siste året.

En tidligere studie gjennomført i Norge viste at 27,1 prosent har opplevd å sovne bak rattet (Sagberg 1999). Spørsmållstillingen er den samme i begge undersøkelser, og den tidligere undersøkelsen skal være representativ. Spørsmålet blir da om denne undersøkelsen er representativ. I følgebrevet til undersøkelsen ble det sagt at undersøkelsen "handler om søvn og risiko forbundet med bilkjøring".³

³ Tema for undersøkelsen fra 1999 ble beskrevet i mer generelle termer i det tilhørende følgebrevet: "... en spørreundersøkelse blant et stort antall bilførere for å få mer kunnskap om årsaker til trafikkuhell." Videre blir det presisert at "Vi er særlig interessert i betydningen av mobiltelefonbruk og andre forhold som kan forstyrre bilførerne og føre til uhell." Ingen av spesifikasjonene i dette følgebrevet gir grunn til å tro at det finnes utvalgsskjevheter i den tidligere undersøkelsen som kan ha medført over-/underrepresentasjon av bilførere som har opplevd å sovne bak rattet.

Dette kan ha medført selvselvseleksjon i utvalget ved at de som hadde erfaring med slike spørsmål i større grad enn de som ikke har erfaring med slike spørsmål, svarte på undersøkelsen. Dette kan forklare den høye andelen som oppgir at de har sovnet bak rattet en eller annen gang. En slik utvalgsskjevhet vil imidlertid ikke ha betydning for de andre spørsmål i undersøkelsen.

Det er imidlertid større samsvar mellom undersøkelsene når det gjelder hvor mange som har opplevd å sovne i løpet av det siste året: 8,3 prosent oppga at de hadde opplevd dette i den tidligere studien (Sagberg 1999).

2.2 Forvarsler

I undersøkelsen er det også spurt om hvilke forvarsler man fikk (dvs. hvordan man merket at man var trøtt) mens man kjørte bil enten siste gang man sovnet eller siste gang man var redd for å sovne. Det ble skilt mellom hvordan man merket det på seg selv og hvordan man merket det på kjøringen sin. Vi har sett på om noen forvarsler er mer vanlige enn andre og om forvarslene var av en annen karakter for de som faktisk sovnet enn for de som ikke sovnet, men som var redde for å sovnet. Tabell 2.2 gir en oversikt over hvordan de som sovnet og de som ikke sovnet (men som var redde for å sovne) merket det på seg selv at de var trøtte.

De som sovnet merket trøttheten først og fremst ved at det ble vanskelig å holde øyene oppe (67 prosent). Noen færre (41 prosent) hadde dette problemet blant de som ikke sovnet, men som var redde for å sovne. Forskning har vist at når en fører begynner å bli trøtt, begynner denne å blunke oftere, og etter hvert som trøttheten blir sterkere blunker man lengre av gangen (Sagberg et al 2004), noe som trolig kan forklare forskjellene i de to gruppene når det gjelder problemet med å holde øyene oppe.

Det er også færre blant de som ikke sovnet (men som var redde for å sovne) som kom i en drømmeliknende tilstand enn blant dem som faktisk sovnet (13 mot 26 prosent). Disse forskjellene tyder på at det kun er snakk om forskjeller i hvor langt trøttheten var kommet i de to ulike gruppene. De som ikke sovnet vil følgelig ikke i like stor grad ha fått de samme forvarslene som de som sovnet.

Videre er det flere blant de som ikke sovnet som oppgir at de begynte å gjespe (50 prosent) enn blant de som sovnet (38 prosent). Gjesping er gjerne et første tegn på trøtthet (Sagberg et al 2004), noe som igjen kan være en indikasjon på hvor langt trøttheten er kommet i de to gruppene.

Tabell 2.2. Oversikt over hvordan respondentene merket trøttheten på seg selv på ulike måter, både blant de som har sovnet (N=678) og de som var redde for å sovne, men som ikke sovnet (N=602). Andel som har merket de ulike forvarslene i prosent. Flere svaralternativer mulig.

Merket det på seg selv:	Har sovnet	Redd for sovne
begynte å gjespe**	38	50
begynte å blunke oftere	40	44
begynte å bevege på kroppen for å holde meg våken	40	37
begynte å fryse**	4	9
vanskelig å konsentrere seg om bilkjøringen	41	43
kom i en drømmeliknende tilstand**	26	13
vanskelig å holde øynene oppe**	67	41
Annet*	4	2
husker ikke	2	1

**p<0,01, * p<0,05 (kji-kvadrat test)

Kilde: TØI rapport 706/2004

Det er små forskjeller mellom dem som sovnet og de som ikke sovnet (men som var redde for å sovne) med hensyn til de andre forvarslene det er spurt om. Ser man på dem som sovnet, er det relativt mange som merket trøttheten også på andre måter. Både at man begynner å gjespe (38 prosent), begynner å blunke oftere (40 prosent), begynner å bevege på kroppen for å holde seg våken (40 prosent) har tidligere forskning vist er de mest vanlige tegn på trøtthet (blant annet Sagberg et al 2004 og Oron-Gilad og Shinar 2000). Det at man begynner å fryse før man sovner synes å være mindre vanlig (4 prosent).

Det er interessant å se at de fleste har merket *noe* på seg selv, bare 2 prosent kan ikke huske om de merket noe blant dem som faktisk sovnet.

Noen færre merket det på *kjøringen sin*, men det var flere blant dem som sovnet som merket det på kjøringen sin enn blant dem som ikke sovnet, jf. tabell 2.3.

Tabell 2.3. Oversikt over hvordan respondenter merket det på kjøringen sin at de var trøtte, både blant de som sovnet (N=678) og de som var redde for å sovne (N=602). Andel som har merket de ulike forvarslene i prosent. Flere svaralternativer mulig.

Merket det på kjøringen sin:	Sovnet	Redd for å sovne
feiloppfattelse av vegen eller trafikk	12	10
langsom reaksjon på hendelser i trafikken (eller lengre reaksjonstid)	32	37
kjørte for fort eller for sakte**	20	28
skjenet ut på veiskulder**	49	12
skjenet ut i feil kjørebane**	14	2
Annet	3	4
husker ikke	4	5
merket ingenting på kjøringen**	14	33

**p<0,01 (kji-kvadrat test)

Kilde: TØI rapport 706/2004

Det er ikke store forskjeller mellom de som faktisk sovnet og de som bare var redde for å sovne når det gjelder hvordan trøttheten påvirket dem mentalt (for

eksempel til oppfattelse og reaksjonstid). Større forskjeller er det imidlertid mellom dem når det gjelder selv handlingen – dvs. kjøreatferden. Hele 49 prosent merket at de skjenet ut på veiskulder og 14 prosent merket at de skjenet ut i feil kjørebane blant dem som faktisk sovnet. De samme tallene for de som var redde for å sovne er henholdsvis 12 og 2 prosent. Problemer med å holde seg innenfor kjørefeltet kommer gjerne i siste stadiet av trøttheten, rett før man sovner (Sagberg et al 2004). Også dette tyder følgelig på at trøttheten har nådd et annet nivå blant de som sovnet enn blant de som bare var redde for å sovne. Det kan også tenkes at noen av de førstnevnte kanskje også kan ha sovnet da de kjørte ut på veiskulder eller skjenet ut i feil kjørebane.

I sum synes forskjellene i forvarslar å indikere forskjellige stadier i trøttheten i de to gruppene, selv om man heller ikke kan utelukke at de som har sovnet er mindre oppmerksomme på de tidlige tegn på trøtthet enn de som ikke sovnet.

2.3 Faktiske tiltak ved trøtthet

I dette avsnittet beskrives hva de ulike bilførerne foretok seg da de begynte å merke at de var trøtte og om de som ikke sovnet foretok seg andre ting enn de som faktisk sovnet. Hensikten med en slik kartlegging er først og fremst å si noe om hvordan bilførere faktisk forholder seg til trøttheten og hvordan de reagerer på den. Eventuelle forskjeller mht tiltak mellom de som har sovnet og de som bare har vært redde for å gjøre det, kan også gi en indikasjon på om det er noen tiltak som virker bedre enn andre eller omvendt.

2.3.1 Hva man gjorde for ikke å sovne

Respondentene ble spurt om de gjorde noe for ikke å sovne da de begynte å merke at de var trøtte. Spørsmålet er relatert til den gangen/eller siste gang de sovnet eller den gangen/siste gang de var redde for å sovne. Flere svaralternativer var mulige. Tabell 2.4 gir en oversikt over hva de som sovnet og de som ikke sovnet gjorde da de begynte å merke at de var trøtte.

De mest vanlige tiltakene både blant de som sovnet og de som ikke sovnet, er å lukke opp vinduet og å stoppe og gå ut av bilen. De nest vanligste tiltakene i begge gruppene, er å sette på musikk og å snakke med seg selv/synge.

Hele 22 prosent blant de som sovnet oppgir at de tok seg en blund for ikke å sovne. Det er grunn til å stille seg kritisk til dette tallet da det virker lite sannsynlig at de skal ha sovnet bak rattet *etter* at de hadde stoppet og tatt seg en blund, og det er grunn til å tro at enkelte respondenter har feiltolket spørsmålet (for eksempel ved at de har svart i forhold til hva de gjorde i etterkant av innsovning, da de våknet opp igjen)⁴. Det kan også tenkes at noen kan ha

⁴ Det er grunn til å tro at en slik tolkning har forekommet. I undersøkelsen ble de som har opplevd å sovne bak rattet, også spurt om hva de gjorde da de våknet igjen den gangen/siste gang de sovnet. Av de 145 respondentene som har svart at de tok en "blund" for ikke å sovne da de merket at de var trøtte, er det 71 prosent (103 respondenter) som også har svart at de "parkerte bilen og sov litt" da de våknet opp etter å ha sovnet bak rattet. Ut i fra et resonnement om en slik feiltolkning, vil det være 42 respondenter (145-103) som faktisk sovnet bak rattet etter å ha tatt seg en blund for å forhindre innsovning. Av de som sovnet vil det da være 6,2 prosent som tok seg

oppdaget at de var trøtte fordi de sovnet eller duppet av og at de deretter stoppet tok seg en blund for å forhindre ny innsovning. Vi vil følgelig ikke kunne si med sikkerhet om det er forskjeller mellom de som har sovnet og de som ikke har det i forhold til dette tiltaket.

Tabell 2.4. Oversikt over hvilke tiltak og hvor stor andel som benyttet seg av ulike tiltak, både blant de som sovnet (N=678) og blant de som var redde for å sovne, men som ikke sovnet (N=602). Prosent.

Gjorde du noe for ikke å sovne da du begynte å merke at du var trøtt?	Sovnet	Redd for å sovne
Gjorde ingenting*	5	3
Drakk kaffe	15	16
Drakk brus	13	10
Drakk vann*	9	12
Spiste søtsaker**	10	7
Spiste mat mens jeg kjørte	4	3
Stoppet for å spise**	7	10
Begynte å snakke med meg selv/synge	25	22
Begynte å kjøre fortere eller kjøre forbi biler**	3	1
Stoppet og gikk ut av bilen**	47	54
Stoppet og tok en "blund"***	22	13
Lukket opp vinduet*	55	49
Satte på aircondition-anlegget**	5	8
Satte på musikk	37	36
Ba en passasjer snakke/"underholde" meg	12	14
Byttet sjåfør	Ikke relevant	19
Snakket i mobiltelefonen ¹⁾	3	1
Annet	5	3
Stoppet og kjørte videre dagen etter		3

* p=0,1-0,05, **p<0,05 (kji-kvadrat test)

1) Andelen i tabellen er rundet oppover. Faktiske andeler er 2,5 prosent blant de som sovnet og 1,3 prosent blant de som ikke sovnet. Gir ikke signifikante utslag.

Kilde: TØI rapport 706/2004

Blant de som ikke sovnet ser vi at det imidlertid er svært få som stoppet og tok en blund.

Selv om det er noen signifikant forskjeller mellom gruppene i hva de foretok seg da de begynte å merke at de var trøtte, er forskjellene generelt svært små.

De små forskjellene kan tyde på at hva bilførerne foretok i bilen da de begynte å merke at de var trøtte (for eksempel åpne vinduet, sette på musikk, radio med mer), ikke har hatt noen betydning for om man sovnet eller ikke. En slikt tolkning støttes også opp av tidligere forskning som har vist at ingen slike tiltak virker for

en blund for ikke å sovne bak rattet. Er dette tallet riktig, er det stor forskjell mellom de som sovnet og de som ikke sovnet (men som var redde for å sovne) i forhold til dette tiltaket, noe som støtter opp om tidligere forskning om at mer søvn er det som kan forhindre innsovning.

å forhindre innsovning når man begynner å bli trøtt bak rattet – i beste fall kan de utsette innsovning noen minutter. Det eneste tiltaket som er bevist effektivt for å forhindre innsovning bak rattet, er søvn (Sagberg et al 2004), men dette kan som nevnt ikke vurderes her. I kombinasjon med en koffeinholdig drikk i forkant, kan en blund på 15 minutter gjøre fører i stand til å fortsette kjøringen i en årvåken tilstand i en betydelig periode etterpå.

Det at flere blant de som ikke har sovnet har stoppet bilen ("stoppet for å spise" og "stoppet og gikk ut av bilen") enn blant de som sovnet, noe som kan tyde på at det å stoppe bilen og gå ut av den kan, på kort sikt, kan ha forhindre innsovning.

2.3.2 Kommentar til spørsmål om hva man gjorde for ikke å sovne

Det er generelt små/ingen forskjeller mellom de som har sovnet og de som ikke har det når det gjelder hva de gjorde da de begynte å merke at de var trøtte. Det tyder på at det kan være andre faktorer enn hva de foretar seg underveis som ligger til grunn for at noen sovner og andre ikke gjør det. Forskjeller i ulike "sosiale" føringer, slik som for eksempel arbeidstid, avtaler man har og press om å komme seg hjem, kan være noen slike faktorer. Andre forhold som ikke blir vurdert i denne studien, men som kan forklare hvorfor noen i sovner mens andre ikke gjør det, kan for eksempel være lengde på kjøretur, om man har passasjerer med eller ikke (og hvem dette eventuelt er), når på døgnet turen foregår og hvordan trafikkmiljøet og vegutformingen er. En del av disse faktorene og deres påvirkning i forhold til trøtthet og innsovning bak rattet blir nærmere undersøkt i et pågående "søvnprosjekt" på TØI (jf. Sagberg og Bjørnskau (2003)).

2.4 Følger av innsovning

Av de 678 som oppgir å ha sovnet bak rattet en eller annen gang, var det 3,5 prosent som oppga at dette førte til en ulykke med skade på enten bil, gjenstand eller person. I de tilfellene der innsovningen ikke endte med en ulykke, ble førerne spurt om hva de gjorde da de våknet opp igjen.

Tabell 2.5. Oversikt over hva respondentene foretok seg etter at de våknet opp igjen siste gang/den gangen de sovnet (N=653). Andel i prosent. Flere svaralternativer mulig.

Følger av innsovningen:	%
Fortsatte å kjøre (uten stans)	26
Tok en kort pause	37
Parkerte bilen og sov litt	23
Stoppet for å spise og drikke litt	14
Byttet sjåfør	15
Stoppet og kjørte videre dagen etter	2
Annet	4

Kilde: TØI rapport 706/2004

Ifølge tabell 2.5 var det så mange som en fjerdedel kjørte videre uten stans etter at de våknet opp igjen. Det mest vanlige er å ta en kort pause (37 prosent). En god del oppgir også at de parkerte og sov litt før de kjørte videre (23 prosent). Bare 2 prosent stoppet og kjørte videre dagen etter.

Det er imidlertid interessant å merke seg at så mange som 15 prosent byttet sjåfør etter innsovning, noe som betyr at en del av de som sovnet faktisk hadde en slik mulighet som de ikke benyttet seg av.

3 Kunnskap, holdninger og atferd

3.1 Årsaker til innsovning – hva tror bilførerene

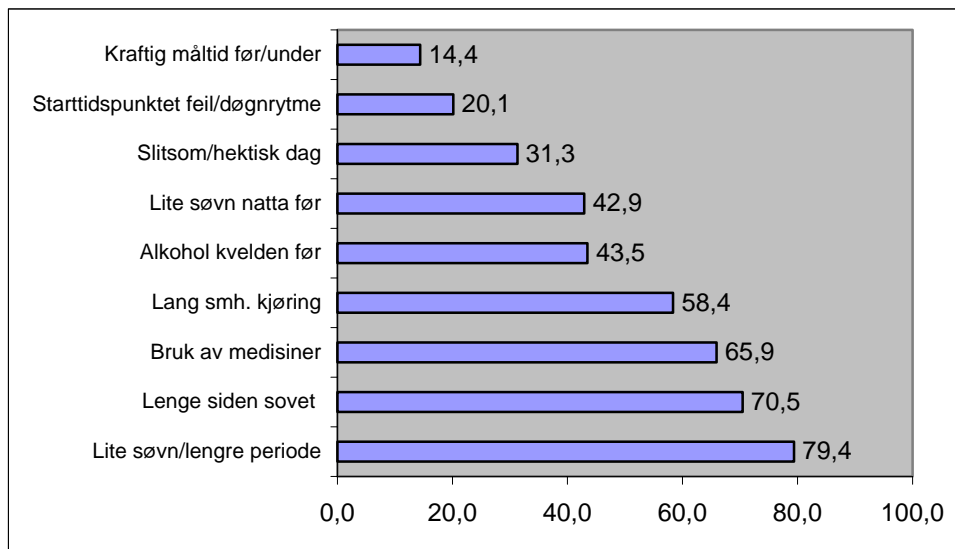
I undersøkelsen er det spurt om i hvilken grad bilfører mener ulike faktorer påvirker sannsynligheten for å sovne bak rattet. Det er blant annet spurt om personlige/private forhold og forhold knyttet til trafikkmiljøet og omgivelsene. Respondentene hadde også mulighet til å angi andre forhold de tror kan påvirke sannsynligheten for å sovne. Respondentene ble bedt om å angi på en skala fra 1 til 7 i hvor stor grad de mener ulike faktorer påvirker sannsynligheten for å sovne, der 1 er i liten grad og 7 er i stor grad.

3.1.1 Personlige/private forhold

Det er spurt om i hvilken grad respondentene tror følgende personlige/private forhold påvirker sannsynligheten for å sovne:

- Lite søvn natta før
- Lite søvn over en lengre periode
- Lang sammenhengende kjøring
- Kraftig måltid før/under kjøreturen
- Bruk av medisiner
- Slitsom/hektisk arbeidsdag
- At det er lenge siden man har sovet
- Inntak av alkohol kvelden før
- At starttidspunktet er feil i forhold til førers døgnrytme (A og B mennesker)

Figur 3.1 viser andelen som svarer ”i stor grad” på spørsmålet om personlige/private forhold.



Kilde: TØI rapport 706/2004

Figur 3.1. Oversikt over hvilken betydning ulike personlige/private forhold tillegges når det gjelder sannsynligheten for å sovne. Andel som i stor grad mener de ulike faktorene har betydning. I prosent. (N=1513).

Den mest utbredte oppfatningen av hva som påvirker sannsynligheten for å sovne, synes å være knyttet til søvn og søvnmangel. 79 prosent mener at lite søvn over en lengre periode har stor betydning, og 70,5 prosent tror at det å ha vært våken lenge kan betydning for sannsynligheten for å sovne. Noen færre tror en dårlig natt med lite søvn har noen betydning fra eller til (42,5 prosent tillegger dette stor betydning). En annen utbredt oppfatning er at medisinbruk har stor påvirkning på sannsynligheten for å sovne (66 prosent). Dette kan tyde på at informasjon og kunnskap om risiko i forbindelse med medisinbruk og bilkjøring har nådd ut til store deler av befolkningen.

En tredje generell oppfatning er at lang sammenhengende kjøring har stor betydning for sannsynligheten for å sovne (58 prosent), noe som også er i tråd med forskning på feltet (Sagberg et al 2004). Noe betydning tillegges også inntak av alkohol kvelden før (43,5 prosent).

Disse oppfatningene er i samsvar med forskningen på feltet. Trøtthet er kjernen i problemet med innsovningulykker (Sagberg et al 2004), og den vanligste årsaken til trøtthet er mangel på søvn (Sagberg et al 2004). Nyere forskning har også vist at å ha vært våken for lenge har stor betydning. Etter 18 timer uten søvn, er man i faresonen. Jo lenger man er våken etter 18 timer jo mer mangelfulle blir prestasjonene (Dinges et al. 2001). Avbrutt søvn i løpet av en natt er den andre sentrale årsaken til trøtthet på dagtid. Det er mange grunner til at søvnen kan bli avbrutt, som for eksempel søvn-apné ("snorkesyke"), en tilstand som særlig middelaldrende menn er utsatt for (Sagberg et al 2004). Slike søvnforstyrrelser vil derfor være årsak til trøtthet blant mange førere (Sagberg et al 2004).

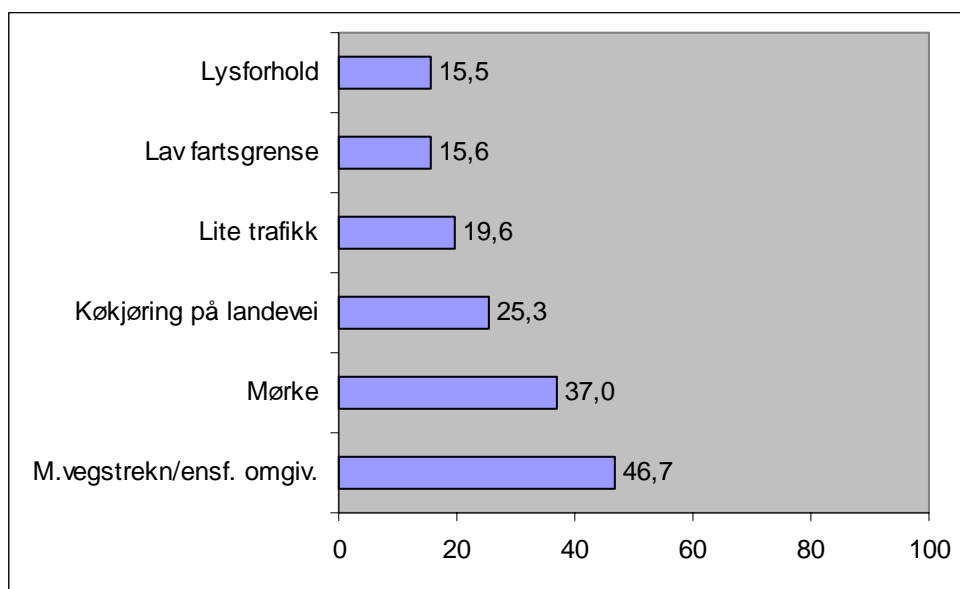
3.1.2 Trafikkmiljø og omgivelser

Respondentene ble også spurt om hvilken betydning de tror ulike forhold knyttet til trafikkmiljøet og omgivelsene har for sannsynligheten for å sovne bak rattet.

Det ble spurt om følgende forhold:

- Lite trafikk
- Lav fartsgrense (i forhold til den farten man mener strekningen tåler)
- Monoton vegstrekning og/eller ensformige omgivelser
- Lysforhold (for eksempel ”flatt lys”, dvs lettskyet eller overskyet)
- Mørke
- Køkjøring på landevei (”kjedelig kjøring”)

Figur 3.2. viser andelen som svarer ”i stor grad” på spørsmål om faktorer knyttet til trafikkmiljø og omgivelser



Kilde: TØI rapport 706/2004

Figur 3.2. Oversikt over den relative betydningen respondenter tillegger ulike faktorer som kan påvirke sannsynligheten for å sovne. Trafikkmiljø/omgivelser. Andelen som i stor grad mener de ulike faktorene har betydning. I prosent (N=1513).

Det forholdet som tillegges størst vekt, er at vegstrekningen er monoton og/eller at omgivelsene er ensformige (ca. 47 prosent). Det at det er mørkt tillegges også en viss betydning. Andre forhold som har med trafikkmiljøet og omgivelsene tillegges mindre betydning, slik som lite trafikk, lav fartsgrense, køkjøring og lysforhold.

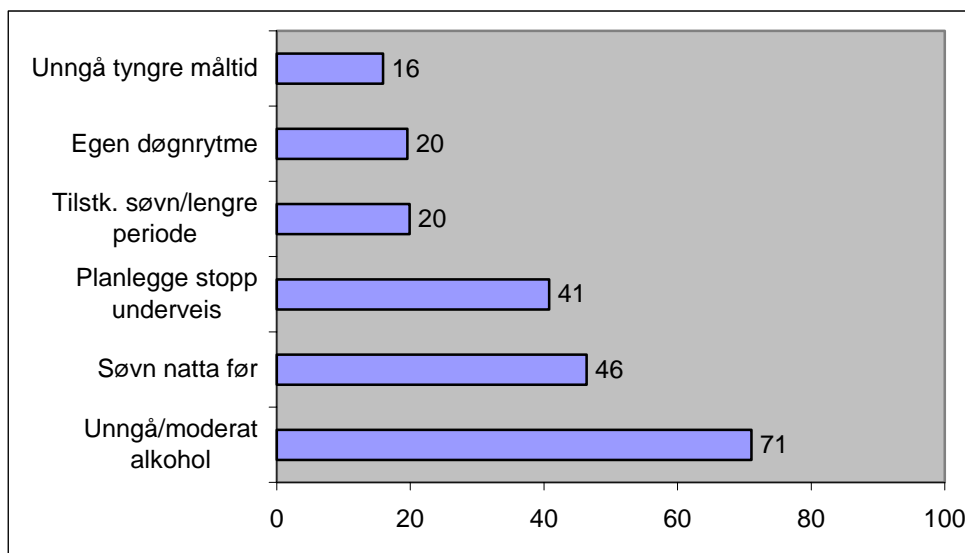
Generelt ser det ut til at bilførerne legger større vekt på faktorer knyttet til føreren – og da særlig søvn – enn faktorer knyttet til trafikkmiljø og omgivelser. Det er for øvrig i overensstemmelse med hva forskning på feltet har konkludert med.

3.2 Tiltak for å forhindre innsovning – hva gjør bilførerene

For å undersøke hva bilførerene selv gjør for å forhindre trøtthet og innsovning bak rattet, er det spurt om hvilke hensyn til de tar (hva de generelt gjør) i forkant av en lengre kjøretur. Respondentene er blitt spurt om i hvilken grad de tar hensyn til følgende faktorer:

- Å få tilstrekkelig søvn natten før
- Å unngå eller å være moderat i forhold til alkohol kvelden før
- Bilførerens egen døgnrytme (om man er A eller B menneske) når man planlegger starttidspunktet
- Å planlegge stopp underveis
- Å unngå tyngre måltider rett før kjøreturen
- Å få tilstrekkelig søvn over en lengre periode (3-4 netter før en langtur)
- Andre faktorer

Figur 3.3 viser andelen som ”i stor grad” tar hensyn til de ulike faktorene i forkant av en lengre kjøretur.



Kilde: TØI rapport 706/2004

Figur 3.3. Oversikt over i hvilken grad respondenter tar hensyn til ulike faktorer i forkant av en lengre kjøretur. Andel som i stor grad tar hensyn til de ulike faktorer. I prosent. (N=1513)

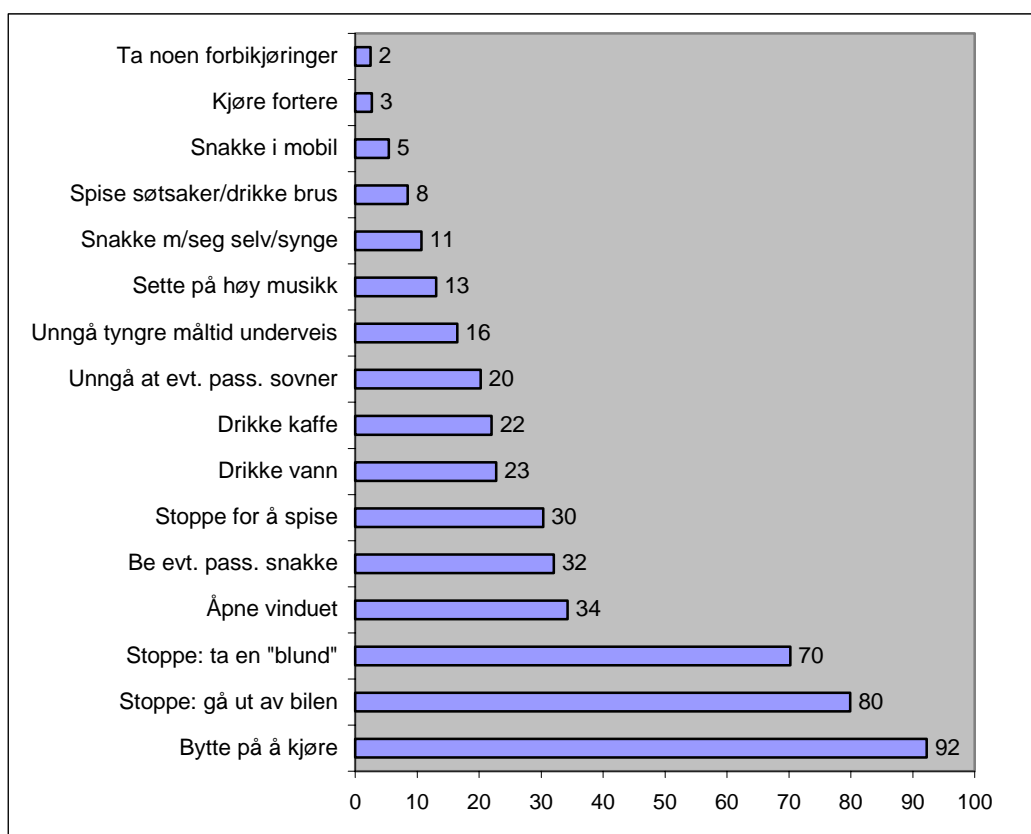
De fleste unngår eller er moderate i forhold alkohol kvelden før (71 prosent). Tilstrekkelig søvn natta før en lengre kjøretur er det hensynet som rangeres nest høyest (46 prosent). En del vektlegger også å planlegge stopp underveis som et tiltak for å forhindre trøtthet og innsovning bak rattet. Få tar i stor grad hensyn til egen døgnrytme når de planlegger starttidspunktet. Likeledes er det få som i stor grad tar hensyn til å få tilstrekkelig søvn over en lengre periode før en lengre kjøretur. At så få tar hensyn til dette selv om de fleste mener at lite søvn over en lengre periode er en av de viktigste årsakene til innsovning bak rattet (jf. kapittel 3.1.1), skyldes trolig at få tenker så langsiktig i forhold til en biltur og/eller at det er vanskelig å tilpasse søvnbehovet over en lengre periode i forhold til én lengre biltur. Bare 16 prosent sier at de i stor grad unngår tyngre måltider rett før en

lengre kjøretur, noe som ikke er overraskende da det er få som tror at et kraftig måltid har betydning for sannsynligheten for å sovne bak rattet (jf. kapittel 3.1.1).

3.3 Tiltak for å forhindre innsovning – hva mener bilførerene

Hvilke tiltak bilførerene tror/mener virker for å forhindre innsovning kan si noe om hvilken kunnskap de har om fenomenet. I undersøkelsen er det blitt spurt om hvor effektive respondentene mener ulike tiltak er for å hindre at man sovner bak rattet. Respondentene har krysset av på en skala fra 1 til 7 etter hvor effektive de tror de ulike tiltakene er (hvor igjen 1 er ”svært lite effektivt” og 7 er ”svært effektivt”), som vi igjen har gruppert i 3 etter hvilken skåre som er blitt gitt: Lite effektivt, nokså effektivt og svært effektivt.

Figur 3.4 viser andelen som mener de ulike tiltakene er ”svært effektive”.



Kilde: TØI rapport 706/2004

Figur 3.4. Andel av respondentene som mener ulike tiltak underveis er ”svært effektive”. I prosent. (N=1513)

Tiltaket som har størst oppslutning, er det å bytte på å kjøre dersom flere er med på turen. Nesten samtlige mener dette er svært effektivt. Deretter er det å stoppe og gå ut av bilen som bilførerene har størst tro på. Et annet tiltak som bilførerene har tro på, er det å stoppe bilen og ta en ”blund”. Det er få av de andre tiltakene som vurderes som effektive. Omtrent en tredjedel vurderer det å åpne vinduet, stoppe for å spise og det å be eventuelle passasjerer snakke til seg som svært effektive.

Tiltak som oppfattes som mindre relevante er det å snakke i mobiltelefon, begynne å snakke med seg selv/synge, spise søtsaker og/eller drikke brus, unngå at eventuelle passasjerer sovner og det å unngå tyngre måltider underveis. Ulike trafikale handlinger, slik som å kjøre fortere eller å ta noen forbikjøringer blir vurdert som de minst effektive tiltakene.

For å oppsummere kan man si at det er det å bytte ut føreren – enten ved å erstatte ham/henne med en annen eller med en ny og våken utgave av seg selv etter en blund – er det tiltaket som har størst oppslutning. Det å stoppe og gjøre et eller annet, har bilførerne også stor tro på som effektivt tiltak. De tiltakene som retter seg mot hva man kan gjøre underveis – i bilen – er det noe mindre tro på, slik som å spise og/eller drikke noe i bilen, sette på høy musikk eller snakke i mobiltelefonen. Tiltakene som blir vurdert som minst effektive er dem som gjelder selve kjøringen og forandringer i kjøreatferden.

Det er interessant å se at det er tilnærmet et omvendt proporsjonalt forhold mellom de tiltakene som vurderes som effektive og de tiltakene som faktisk ble foretatt den gangen/siste gang bilførerne sovnet eller var redde for å sovne (jf. kapittel 2.3.1). I den reelle situasjonen var det først og fremst gjøremål i bilen som ble foretatt, slik som å lukke opp vinduet, sette på musikk og å snakke/synge med seg selv – tiltak bilførerne selv vurderer som svært lite effektive. Spesielt interessant er det at så mange som 70 prosent mener at det å stoppe og ta en blund er effektivt, når faktiske forhold viser at svært få gjør dette når de begynner å merke at de er trøtte⁵. Bare når det gjelder det å stoppe og gå ut av bilen synes det å være et samsvar mellom ”holdning” og handling da dette rangeres høyt i begge tilfeller.

3.4 Hvem sovner bak rattet – ifølge bilførerne

I undersøkelsen er det spurt om bilførernes oppfatning om hvem som rammes av innsovning bak rattet i forhold til visse kjennetegn og i hvilken grad det kan skje hvem som helst. For å måle deres oppfatninger er det blitt spurt om i hvilken grad de er uenig og enige i ulike påstander knyttet til hvem som rammes av innsovning. Det skilles mellom uenig, verken enig/uenig og enig. Tabell 3.1 gir en oversikt over hvor enige respondentene er i de ulike påstandene.

⁵ Kun 13 prosent oppgir at de stoppet og tok en blund den gangen eller siste gang de var så trøtte at de var redde for å sovne (jf. kapittel 2.3.1).

Tabell 3.1. Andel som er helt uenig, verken enig/uenig og helt enig i ulike påstander knyttet til hvem som rammes av innsovning bak rattet. Prosent.

Påstand:	Verken			Antall
	Uenig	enig/uenig	Enig	
Å sovne bak rattet kan skje hvem som helst	10	17	73	1509
Det er bare folk med søvnproblemer/sykdommer som sovner bak rattet	91	7	2	1509
Det er bare folk i dårlig fysisk form som sovner bak rattet	86	11	4	1508
Menn er mer utsatte enn kvinner for å sovne bak rattet	56	28	16	1504
Unge er mer utsatte enn gamle for å sovne bak rattet	66	27	7	1507

Kilde: TØI rapport 706/2004

De fleste, 73 prosent, tror at innsovning kan ramme hvem som helst. Dette er en høyere andel enn dem som faktisk har erfart å sovne bak rattet (45,5 prosent), noe som kan tyde på at de fleste er klar over problemet selv om ikke alle har erfart det selv. Dermed er det heller ikke mange som tror at det er personer med spesielle kjennetegn som i større grad rammes av innsovning enn andre. De aller fleste (91 prosent) er uenig i at det bare er folk med søvnproblemer/søvn sykdommer som sovner bak rattet og de fleste (86 prosent) er uenige i at det er bare folk i dårlig fysisk form som sovner bak rattet. Hvorvidt menn er mer utsatte enn kvinner og om unge er mer utsatte enn gamle, synes det å være litt større uenighet om. De fleste heller allikevel mot å være uenige i disse påstandene samtidig som en del ikke har noen bestemt mening om dette.

Det er noen flere av dem som har sovnet en eller annen gang som mener at innsovning bak rattet kan skje hvem som helst enn blant dem som aldri har sovnet. De som har sovnet er også mer uenige i at det bare er folk med søvnproblemer/ sykdommer som sovner bak rattet. Ellers er det ingen signifikante forskjeller mellom hvilken erfaring man har med innsovning bak rattet når det gjelder hvem man tror innsovning rammer (for mer om disse forskjellene, se vedlegg 1 tabell ¹).

3.5 Andre oppfatninger knyttet til innsovning og trøtthet

Respondentene er også bedt om å ta stilling til andre påstander om trøtthet og innsovning bak rattet og om ulykker som skyldes innsovning. Tabell 3.2. viser andel som er uenig, verken enig/uenig og enig i de aktuelle påstandene.

Tabell 3.2. Andel som er uenig, verken enig/uenig og enig i de ulike påstandene knyttet til trøtthet og innsovning og ulykker som skyldes dette. Prosent.

Påstand:	Uenig	Verken enig/uenig	Enig	Antall
Ulykker som skyldes innsovning er mer alvorlige enn andre ulykker	24	46	30	1508
De fleste ulykkene som skyldes innsovning forekommer om dagen	39	50	11	1502
Rumlestriper vil vekke føreren hvis hun/han sovner bak rattet	8	29	63	1506
24 timer uten søvn reduserer kjøreevnen like mye som 1 i promille	6	19	75	1506

Kilde: TØI rapport 706/2004

Jevnt over er alvorlighetsgraden ved søvnrelaterte ulykker høyere enn for ulykker generelt (Sagberg 1999, Moe 1999). Videre forekommer det flere innsovningsulykker på dagtid enn på kvelds/nattetid (Sagberg et al 2004).⁶

I utvalget kan det se ut som at det er usikkerhet knyttet til hvor alvorlige ulykkene som skyldes innsovning er i forhold til andre ulykker og når slike ulykker forekommer. Omtrent halvparten har svart verken enig/uenig på hver av disse påstandene som sier noe om dette. Noen flere synes å helle mot det å være uenig i at de fleste ulykkene som skyldes innsovning forekommer om dagen (39 prosent uenig og 50 prosent verken enig/uenig). Dette tyder på at bilførerne ikke har tilstrekkelig kunnskap om hvor alvorlige slike ulykker er og om at de også forekommer på dagtid.

Hele 63 prosent er enige i at rumlestriper vil vekke dem hvis de sovner, og bare 8 prosent er uenige.

75 prosent er enige i påstanden om at 24 timer uten søvn reduserer kjøreevnen like mye som 1 i promille, og bare 6 prosent er uenige i denne påstanden. Dette kan tyde på at bilførerne er klar over faren ved kjøring ved for lite søvn.

3.6 Kunnskap om ulykker som skyldes innsovning

For å undersøke om bilførerne kjenner risikoen for og konsekvensene av innsovning, er det blitt spurt om hvor stor andel de tror har opplevd å sovne bak rattet, hvor stor andel av ulykkene de tror skyldes innsovning, hvor stor andel av kollisjonsulykkene de tror skyldes innsovning og til slutt hvor stor andel av utforkjøringene de tror skyldes innsovning.

⁶ Den relative risikoen for søvnrelaterte ulykker er imidlertid større på nattetid enn om dagen, men da eksponeringen er mindre på natten, blir antallet ulykker likevel ikke så høyt som om dagen (Sagberg et al 2004).

Tabell 3.3. Bilførernes oppfatninger av risiko for å sovne bak rattet og hvilke konsekvenser de mener innsovning har.

	Gjennom- snitt	N
Av 100 bilførere, hvor mange tror du har opplevd å sovne bak rattet?	40	1508
Av 100 trafikkulykker, hvor mange tror du skyldes at en fører har sovnet bak rattet?	26	1504
Av 100 kollisjonsulykker, hvor mange tror du skyldes innsovning?	26	1501
Av 100 utforkjøringer, hvor mange tror du skyldes innsovning?	34	1506

Kilde: TØI rapport 706/2004

Respondentene i utvalget mener at 40 (i gjennomsnitt) av 100 bilførere har opplevd å sovne bak rattet, noe som ligger nær opp til den sannsynlige andelen som framkommer i denne undersøkelsen (ca. 45 prosent). Dette indikerer at de har et begrep om *risikoen* for å sovne bak rattet.

En undersøkelse gjennomført av Sagberg (1998) viste at 3,9 % av alle forsikringsmeldte ulykker og 7,3 % av personskadeulykkene skyldtes trøtthet/sovning, men det er store variasjoner i estimatene i ulike undersøkelser.⁷ I denne undersøkelsen antas det at innsovning har en større forklaringskraft. I snitt antas det at en fjerdedel (26 prosent) av trafikkulykkene skyldes at fører har sovnet bak rattet. Dette tyder på at bilførerne vurderer innsovning bak rattet som en utstrakt årsak til trafikkulykker.

Videre er antas det at utforkjøringer er et hyppigere resultat (34 av 100 ulykker) av innsovning enn kollisjonsulykker (26 av 100 ulykker), noe som er i tråd med tidligere forskning (Sagberg 1999).

Selv om førerne i mindre grad synes å ha kunnskap om alvorlighetsgraden knyttet til søvnrelaterte ulykker (jf. avsnitt over), tyder disse tallene på at bilførerne er kjent med risikoen for å sovne, at de gjenkjenner innsovning som en utstrakt årsak til trafikkulykker og da særlig til utforkjøringer.

3.7 Medisinbruk

All medisin som virker på sentralnervesystemet og som fører til nedsatt oppmerksomhet, er trafikkfarlige. Det gjelder bl.a. alle sovemidler, smertestillende medisin som Paralgin Forte, beroligende medisin som Valium, Vival og andre som inneholder benzodiazepiner. Noen former for allergimedisin, spesielt de eldre utgavene, virker på sentralnervesystemet. Medisiner merket med rød varseltrekant betyr at du skal være varsom i trafikken og/eller ved risikofyllt arbeid. I spørreskjemaet er det spurt om respondentene har brukt eller bruker medisiner merket med rød varseltrekant. Tabell 3.4 gir en oversikt over hvor mange som har brukt eller som bruker medisiner merket med rød varseltrekant blant private bilister.

⁷ Ulike undersøkelser opererer med forskjellige estimater på ulykker som skyldes innsovning/trøtthet. For personskadeulykker varierer estimatene fra 16 til 30 prosent. Og mellom 30 og 40 prosent av dødsulykker i USA er vurdert forårsaket av søvn/trøtthet (Sagberg et al 2004).

Tabell 3.4. Oversikt over antall og andel som har brukt eller bruker medisiner med rød varseltekant. (N=1513)

Har du brukt eller bruker du medisiner med rød varseltekant?	Antall	Andel
Ja	344	22,7
Nei	1162	76,8
Vet ikke	7	0,5
Totalt	1513	100

Kilde: TØI rapport 706/2004

22,7 prosent oppgir å ha brukt slik medisin en eller annen gang. Dette tallet er overraskende lavt da det er grunn til å tro av store deler av befolkningen har brukt slike medisiner en eller annen gang. En forklaring til den lave andelen som oppgir å ha brukt slik medisin kan knyttes til selve spørsmålsformulering. Det er spurt om man har brukt eller *bruker* slik medisin, noe som kan ha blitt tolket som et spørsmål om *vaner*. De som har brukt slik medisin én gang vil dermed kanskje ikke ha svart på spørsmålet. En annen forklaring på den lave andelen kan være at det faktisk er få som har kjennskap til hva rød varseltekant egentlig betyr eller hvilke medisiner det gjelder (de vet at de har brukt en eller annen form for medisin, men ikke om medisinen var merket med rød varseltekant).

12,6 prosent (eller i alt 191 personer) har brukt slik medisin i løpet av det siste året.

Samtlige av de som har brukt eller som bruker slik medisin oppgir at de vet at bruk av medisin merket med rød varseltekant ikke bør benyttes i forbindelse med bilkjøring. Allikevel er det 25 prosent som har kjørt bil etter å ha tatt slik medisin selv om de visste at det var farlig (9 prosent har gjort det én gang, 16 prosent har gjort det flere ganger). Når det gjelder medisinbruk og bilkjøring er det altså ikke nødvendigvis et samsvar mellom kunnskap og atferd.

Det er tydelig at de som har brukt slike medisiner, har kjennskap til faren ved bruk av slike i forbindelse med bilkjøring. At en fjededel kjører likevel kan tyde på at en del ikke har tatt inn over seg hvor alvorlige konsekvensene av en slik atferd kan være.

For å målrette informasjonsarbeidet, er det interessant å vite hvilke kilder befolkningen får slik informasjon fra. I undersøkelsen har vi derfor spurt om dette. Tabell 3.5 viser hvor private bilister har fått informasjon om at medisin med rød varseltekant er farlig i forbindelse med bilkjøring.

Tabell 3.5. Oversikt over hvor mange som har fått informasjon om at medisin med rød varseltekant er farlig i forbindelse med bilkjøring fra ulike kilder. Andel i prosent. (N=342). Flere svaralternativer mulig.

Informasjon fra:	%
Fra lege	50,3
Fra apotek	33,3
Lest på esken/informasjon i esken	90,4
Fra andre	24,9
Vet ikke	1,2

Kilde: TØI rapport 706/2004

De fleste har skaffet seg informasjonen selv (90 %), mens halvparten har og/eller fått informasjon fra lege. Noen færre, 33 prosent, har fått slik informasjon fra apoteket, men 25 prosent har fått slik informasjon fra andre kilder. Andre kilder er trolig muntlig informasjon fra familie og/eller venner, men det kan også innbefatte for eksempel kampanjer som er blitt gjennomført av myndighetene i forbindelse med medisinbruk.

3.8 Lovlydighet

Ifølge Vegtrafikklovens paragraf 21 ”må ingen føre eller å forsøke å føre et kjøretøy, hvis han er i en slik tilstand at han ikke kan anses skikket til å kjøre på en trygg måte” blant annet hvis dette skyldes at en person er sliten eller trett (Vegtrafikklovgivningen 2003).

En grunn til at man *ikke* kjører når man er trøtt, kan være fordi man *vet* det ikke er lov å kjøre i en slik tilstand. Om dette skal vurderes som grunn, er det nødvendig å vite hvor mange som faktisk kjenner til en slik lovbestemmelse. Kun halvparten av respondentene (750 av 1513 totalt) svarer ja på spørsmålet om det er ulovlig å kjøre når man er trøtt. 26 prosent svarer nei, mens 24 prosent svarer at de ikke vet om det er ulovlig eller ikke.

De som svarte at de vet at det er ulovlig fikk videre spørsmål om det likevel hender at de kjører selv om de er trøtte, og hva som eventuelt er begrunnelsen for å kjøre i en slik tilstand når de vet at det er ulovlig. Tabell 3.6 gir en oversikt over dette.

Tabell 3.6. Andel som kjører/ikke kjører når de er trøtte og de vet at det er ulovlig, og eventuelle begrunnelser for å kjøre når de er trøtte selv om de vet det er ulovlig. I prosent. (N=750)

Hender det at du kjører når du er trøtt selv om du vet at det er ulovlig?	Andel
Nei, jeg kjører aldri når jeg trøtt/sliten	29,6
Ja, jeg vurderer risikoen best selv	54,1
Ja, det er umulig å avdekke/kontrollere	16,3
	N= 741

Kilde: TØI rapport 706/2004

Nærmere en tredjedel av de som vet at det er ulovlig, kjører aldri når de er trøtte eller slitne. Det betyr at 2 tredjedeler av de som vet det er ulovlig ved enkelte tilfeller kjører likevel. De fleste begrunner det med at de vurderer risikoen best selv, men også noen begrunner det med at det er umulig å avdekke/kontrollere at man er trøtt og sliten⁸.

⁸ Spørsmålet egner seg best å avdekke i hvilken grad man handler lovstridig eller ikke når man faktisk kjenner til lovbestemmelsen. På grunn av svaralternativene, er det noe vanskeligere å si noe om begrunnelsene for å handle lovstridig: Svaralternativene er gjensidig utelukkende, men det er ikke åpnet opp for andre begrunnelser. Respondenten kan dermed ha blitt ”tvunget” til å svare på en begrunnelse som ikke oppleves som særlig relevant. Videre har ikke respondenten hatt mulighet for å krysse av begge de gitte begrunnelsene for å handle lovstridig.

3.9 Trøtt og uopplagt - hvorfor man velger å kjøre likevel

Det kan være mange grunner til at en person velger å kjøre selv om han/hun er trøtt og uopplagt. På en side kan det ligge ulike vurderinger av vegen/strekningen bak beslutningen om å kjøre selv om man er trøtt, og på en annen kan det ligge mer sosiale begrunnelser eller motiv bak en slik atferd. I undersøkelsen er det blitt skilt mellom spørsmålene som går på de to ulike typene begrunnelser. Et slikt skille er metodisk begrunnet da det antas at en person vil være mer tilbøyelig til å svare på spørsmål hva gjelder motiv for en handling framfor ulike refleksjoner knyttet til selve situasjonen for en handling (her refleksjoner knyttet til forhold ved vegen og/eller strekningen). Ved å skille spørsmålene ønsket vi å ”tvinge” respondentene til å reflektere over ulike forhold ved vegen/strekningen som gjør at de likevel velger kjøre til tross for at de er trøtte og uopplagte.

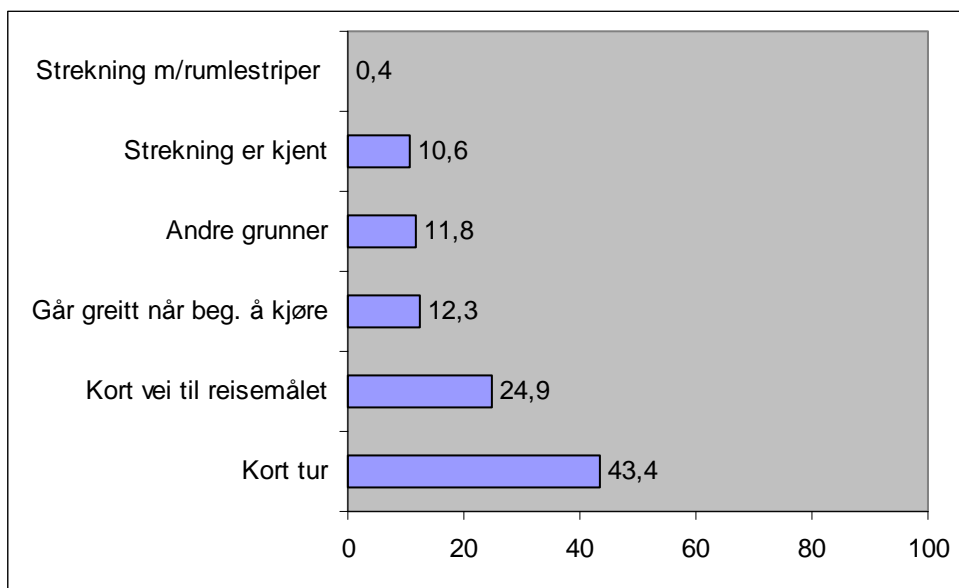
Det er også spurt om hvor ofte en person føler at han/hun må kjøre til tross for at han/hun er trøtt og uopplagt. Dette spørsmålet prøver å fange opp i hvilken grad en person føler et press – enten et ytre sosialt press og/eller press fra seg selv – for å kjøre selv om denne er trøtt når han/hun kjører bil.

3.9.1 Vurderinger knyttet til vegen/strekningen og kjøringen

Respondenten ble bedt om å oppgi om det hender at han/hun egentlig er for trøtt og uopplagt til å kjøre, men kjører likevel. De som svarte ja på dette spørsmålet ble bedt om å angi hvilke faktorer knyttet til vegen/strekningen som kan være utslagsgivende for at de velger å kjøre til tross for at de er trøtte og uopplagte. Respondenten skulle krysse av på en eller flere av følgende alternativer:

- Ja, hvis det er en kort tur
- Ja, hvis det er en strekning jeg kjenner godt
- Ja, hvis det er kort vei igjen til reisemålet
- Ja, hvis det er en strekning med rumlestriper som kan vekke meg hvis jeg sovner
- Ja, for jeg regner med at det går greit når jeg først begynner å kjøre
- Ja, av andre grunner
- Nei, aldri

73,3 prosent svarer at det hender at de kjører til tross for at de er trøtt og uopplagte. Resten, 26,7 prosent, svarer at de aldri gjør det (av 1513 personer var det 11 personer som ikke svarte på dette spørsmålet). Ingen krysset av på ”Ja, av andre grunner”. Figur 3.5 viser andelen som mener ulike grunner er av betydning for om de kjører selv om de er trøtte og uopplagt.



Kilde: TØI rapport 706/2004

Figur 3.5. Andel som mener ulike faktorer knyttet til vegen/strekning er sentrale når det hender de velger å kjøre til tross for at de er trøtte og uopplagte. Prosent. (N=1513). Flere svaralternativer mulig.

Den eneste grunnen som har en viss samlet oppslutning når forhold knyttet til vegen/strekningen vurderes, er det at det er en kort tur. 43,4 prosent svarer at det hender de kjører når *det er en kort tur* selv om de egentlig er for trøtte og uopplagte. En fjerdedel oppgir at de kjører når de er trøtte og uopplagte hvis det er kort vei igjen til reisemålet. Ingen av de andre forholdene vektlegges i særlig grad.

Dette kan tyde på at mange regner med at det går greit så lenge det er snakk om korte avstander – enten at det er en kort tur eller at det kun er kort vei igjen til reisemålet. I neste avsnitt skal vi se nærmere på ulike sosiale årsaker til at man velger å kjøre til tross for at man er trøtt og uopplagt.

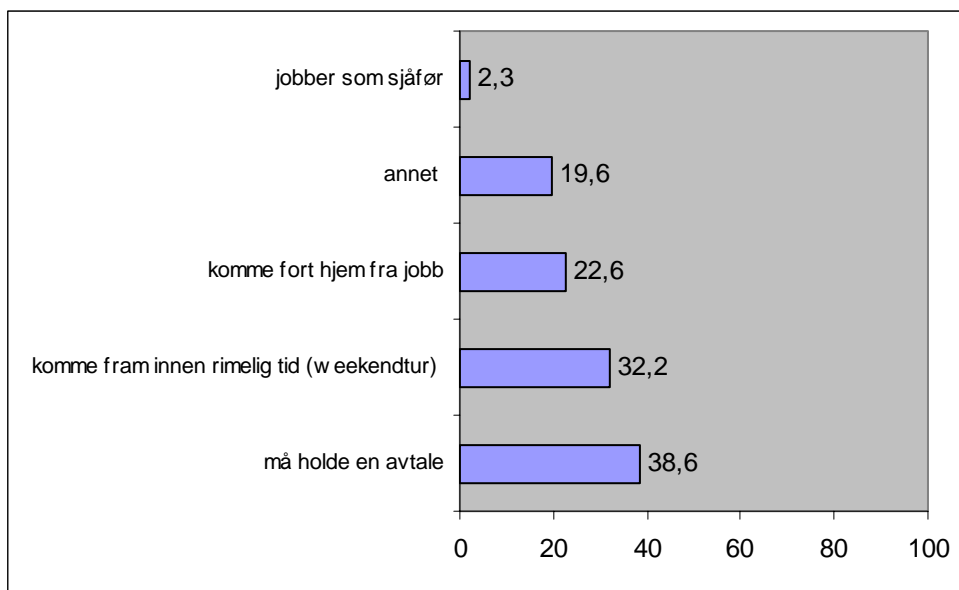
3.9.2 Sosiale årsaker

For å få et inntrykk av i hvilken grad ulike sosiale årsaker ligger bak valget om å kjøre selv om man er trøtt og uopplagt, ble respondenten spurt om hva det skyldes at han/hun velger å kjøre til tross for at han/hun er trøtt og uopplagt.

Respondenten kunne krysse av på følgende alternativer (flere kryss var mulig):

- ønsker å komme meg fort hjem fra jobb
- ønsker å komme fram innen rimelig tid i forbindelse med en weekendtur (for eksempel hyttetur eller besøk hos venner/familie)
- jobber som sjåfør og må få gjort unna jobben
- må holde en avtale
- annet

De som svarte at de aldri kjører når de er trøtte og uopplagte (jf. forrige avsnitt) fikk ikke dette spørsmålet, derfor er det færre, 1098 respondenter, som har besvart spørsmålet. Figur 3.6 viser andelen som oppgir ulike begrunnelser for å kjøre selv om de er trøtte og uopplagt.



Kilde: TØI rapport 706/2004

Figur 3.6. Oversikt over andel som mener at ulike sosiale begrunnelser/motiv er sentrale når de velger å kjøre selv om de er trøtte og uopplagte. Prosent. (N=1098). Flere svaralternativer mulig.

Ingen av motivene det ble spurt om får like stor oppslutning som begrunnelsen om at det er kun en kort tur når de velger å kjøre til tross for at de er trøtte og uopplagte (43,4 prosent, jf. Avsnitt 3.9.1). Allikevel er det en betydelig andel, 38,6 prosent, som svarer at de må holde en avtale når de likevel kjører. Videre er det en tredjedel (32,2 prosent) som oppgir at de ønsker å komme fram i rimelig tid etter en weekendtur, og nærmere en fjerdedel (22,6 prosent) svarer at de ønsker å komme fort hjem fra jobb. Færre har oppgitt andre grunner (19,6 prosent), og bare 2,3 prosent begrunner kjøringen med at de jobber som sjåfør.

Tallene er ikke gjensidig utelukkende, en person kan altså ha oppgitt flere motiv. I sum tyder tallene på at sosiale føringer kan virke inn på beslutningen om å kjøre, selv om man er trøtt og uopplagt.

Imidlertid er det relativt få (av de som kjører selv om de er trøtte) som svarer at de ofte føler de må kjøre selv om de er trøtte og uopplagte. Kun 2 prosent opplever dette 1 eller flere ganger i løpet av ei uke, mens 10,4 prosent opplever dette 1 eller flere ganger i løpet av en måned.

4 Bakgrunn og påvirkningsfaktorer

4.1 Bakgrunnsfaktorer

4.1.1 Innsøvning etter kjøree erfaring

Det er grunn til å tro at mulighetene for å sovne bak rattet er større for dem som kjører mye bil i hverdagen. Tabell 4.1 viser at dette faktisk er tilfellet.

Tabell 4.1. Erfaring med innsøvning etter hvor ofte man kjører bil.* Prosent. De som ikke husker om de har sovnet/ikke sovnet, er utelatt.

Hvor ofte kjører du bil?	Har sovnet		Har aldri sovnet		Totalt (%)	Antall
	Sovnet siste år	Sovnet tidligere	Redd for å sovne	Ikke redd for å sovne		
5 ganger i uka eller mer	12,8	36,3	39,6	11,3	100	1125
3-4 ganger i uka	6,3	31,5	44,1	18,2	100	143
1-2 ganger i uka	10,1	25,3	40,4	24,2	100	99
1 gang i mnd. eller sjeldnere	2,4	26,2	42,1	29,4	100	126
Totalt	11,1	34,2	40,3	14,3	100	1493

* $p < 0,001$ (kji-kvadrattest)

Kilde: TØI rapport 706/2004

Tabellen viser at det er en klar sammenheng mellom hvor mye bil man kjører i hverdagen og erfaring med innsøvning og trøtthet bak rattet. Det er flere blant de som kjører 5 ganger i uka eller mer blant dem som har sovnet (en eller annen gang), enn blant de som kjører 3-4 ganger i uka eller sjeldnere. Dette tilsier at sannsynligheten for å sovne bak rattet øker jo mer man kjører bil i hverdagen.

4.1.2 Innsøvning etter kjønn

Menn kjører oftere bil enn kvinner, og kvinner er oftere passasjer i bil, særlig på lange reiser (Hjorthol 1999, Lian 2002). Mulighetene til å sovne vil derfor også i større grad være til stede for menn enn for kvinner, og det er derfor grunn til å tro at det er flere menn som sovner bak rattet enn kvinner.

Tabell 4.2. Erfaring med innsovning og trøtthet bak rattet etter kjønn.^{*9}

		Kvinne	Mann	Total
Har sovnet	Sovnet siste år	5,2	15,9	11,1
	Sovnet tidligere	25,1	41,6	34,3
Har aldri sovnet	Redd for å sovne	50,7	31,8	40,3
	Ikke redd for å sovne	18,9	10,7	14,3
Totalt		100	100	100
N=		668	826	1494 ⁹

* p=0,001 (kji-kvadrat test)

Kilde: TØI rapport 706/2004

Tabell 4.2 viser at 57,5 prosent av alle menn har sovnet en eller annen gang. 15,9 prosent har opplevd å sovne det siste året. Tilsvarende tall for kvinner er 30,3 prosent og 5,2 prosent. Dette tilsier at hvilken erfaring man har med innsovning og trøtthet bak rattet er kjønnsespesifikk. Det kan også nevnes at 80 prosent av dem som sovnet siste år, var menn.

En tidligere undersøkelse har vist selv om man korrigerer for kjørelengde, er sannsynligheten for å sovne større for menn enn for kvinner (Sagberg 1999). Den samme undersøkelsen viste imidlertid at effekten av kjønn reduseres kraftig når man korrigerer for hvor en kjører, noe som tyder på at den høyere relative andelen menn som er involvert i søvnrelaterte ulykker delvis kan forklares med at de i større grad enn kvinner kjører utenfor tettbebyggelse (Sagberg 1999).

4.1.3 Innsovning etter alder

Tabell 4.3. viser sammenhengen mellom alder og erfaring med innsovning og trøtthet bak rattet.

Tabell 4.3. Erfaring med innsovning og trøtthet bak rattet etter alder*.⁹

		18-25 år	26-35 år	36-45 år	46-55 år	56-61 år	Totalt
Har sovnet	Sovnet siste år	14,5	9,8	9,4	11,2	12,8	11,1
	Sovnet tidligere	16,4	31,9	38,9	41,0	39,6	34,3
Har ikke sovnet	Redd for å sovne	43,2	44,0	40,9	34,8	38,0	40,3
	Ikke redd for å sovne	25,9	14,3	10,9	13,0	9,6	14,3
Total		100	100	100	100	100	100
N=		220	398	350	339	187	1494 ⁹

*p=0,001 (kji-kvadrat test)

Kilde: TØI rapport 706/2004

Generelt er det flere eldre som har opplevd å sovne, noe som ikke overraskende da de eldre også har lengre kjøreefaring og dermed også har hatt større mulighet til å sovne. At kjøreefaring spiller inn, kommer også til uttrykk når man vurderer sammenhengen mellom alder og hvem som aldri har sovnet bak rattet. Blant de som er 35 år eller yngre er det langt flere som aldri har sovnet sammenliknet med de som er over 35 år.

⁹ De 19 som oppga at de "husker ikke" om de har opplevd å ha vært så trøtte at de har vært redde for å sovne (og som heller aldri har sovnet), er utelatt fra analysen.

Ved å fokusere på aldersforskjeller i forhold til innsovning i løpet av *det siste året*, kontrollerer man altså til en viss grad for kjøreefaring. Tabellen viser at sannsynligheten for å sovne er noe større blant de yngste (18-25 år) og blant de eldste (56-61 år) enn for gjennomsnittet.

De mellom 18 og 25 år skiller seg mest ut, men bortsett fra disse er det små forskjeller i alder, noe som tilsier at de fleste – uavhengig av alder – kan rammes av innsovning bak rattet.

4.2 Påvirkningsfaktorer

4.2.1 Arbeidsmengde og arbeidstidsordning

En hypotese i prosjektet er at hva slags arbeidstidsordning man har, både i forhold til hvordan man jobber (mer regulært versus turnus-/skiftarbeid) og i forhold til når på døgnet man jobber, kan ha betydning for i hvilken grad man er utsatt for å sovne bak rattet. 88,6 prosent i utvalget (dvs. 1341 personer) har inntektsgivende arbeid (73,2 prosent jobber heltid og 15,4 prosent deltid). Tabell 4.4 viser sammenhengen mellom grad av inntektsgivende arbeid og erfaring med trøtthet og innsovning og sammenhengen mellom ulike arbeidstidsordninger og erfaring med trøtthet og innsovning bak rattet.

Tabellen viser at de som jobber heltid i større grad enn både de som jobber deltid og de som ikke har inntektsgivende arbeid har opplevd å sovne, både i løpet av det siste året og tidligere. Dette tyder på at hvor mye man arbeider påvirker hvor mye man kjører i hverdagen som igjen påvirker muligheten til å sovne bak rattet. Analyser viser også at det er en sammenheng mellom hvor mye man jobber og hvor mye man kjører i det daglige (korrelasjon=0,177)¹⁰. Følgelig kan erfaring med innsovning tolkes som en indirekte effekt av hvor mye man jobber.

Det er derimot ingen signifikant sammenheng mellom hvilken type arbeidstidsordning man har og om man har sovnet bak rattet eller ikke. Analysen viser imidlertid at det er en tendens til at flere blant dem som har ordinær arbeidstid har opplevd å sovne enn blant de som jobber skift/turnus¹¹. En forklaring på dette kan være at noen jobber med skift/turnus ordninger innebærer noen intense arbeidsperioder avviklet med lengre friperioder (for eksempel innen oljebransjen eller innen luftfartsbransjen), noe som igjen kan virke innpå hvor mye man kjører i det daglige og dermed muligheten til å sovne bak rattet.

¹⁰ Test: Pearsons r: $p < 0,001$

¹¹ Det er nesten en signifikant sammenheng: $p = 0,068$.

Tabell 4.4. Erfaring med innsovning etter hvor mye man jobber, hvilken arbeidstidsordning man har, om man må utføre deler av arbeidet på kvelds/nattetid og hvor mye man arbeider på kvelds-/nattetid. Prosent.

	Har sovnet		Har aldri sovnet		Total (%)	Antall
	Sovnet siste år	Sovnet tidligere	Redd for å sovne	Ikke redd		
Har du inntekstgivende arbeid?***						
Ja, på heltid	12	37	39	12	100	1095
Ja, på deltid	8	23	49	20	100	230
Nei	8	31	38	23	100	169
Totalt	11	34	40	14	100	1494
Hvilken form for arbeidstidsordning har du?i.s ordinær arbeidstid (8-16 eller liknende, mandag til fredag)						
skift eller turnus eller annen ordning	11,8	35,4	41,1	11,6	100	929
Totalt	10,7	33,3	38,9	17,0	100	393
Totalt	11,5	34,8	40,5	13,2	100	1322
Må du utføre deler av ditt arbeid på kveldstid/nattetid (dvs. mellom kl. 18.00 og 06.00)?**						
Ja	12,4	38,4	37,7	11,5	100	687
Nei, aldri	10,5	30,8	43,6	15,1	100	637
Totalt	11,5	34,7	40,6	13,2	100	1324
Spørsmål til dem som utfører deler av arbeidet på kveldstid/nattetid: Hvor ofte har du kvelds- og/eller nattarbeid i løpet av en 4 ukers periode?*						
Halvparten eller mer	14,4	29,3	43,1	13,2	100	174
Under halvparten	11,8	41,6	35,7	11,0	100	510
Totalt	12,4	38,5	37,6	11,5	100	684

i.s.= ikke signifikant, * p=0,05, ** p=0,01, ***p=0,001 (kji-kvadrattest)

Kilde: TØI rapport 706/2004

Om man har sovnet bak rattet eller ikke synes derimot å variere med *når* på døgnet man utfører arbeidet sitt og hvor mye av man jobber på kvelds/nattetid. Det er generelt flere blant dem som må utføre deler av arbeidet sitt på kveldstid/nattetid som har opplevd å sovne (både i løpet av det siste året og tidligere) enn dem som ikke må det. Videre øker sannsynligheten for å sovne med jo mer man jobber jo på kvelds/nattetid. Dette kan skyldes at de som kjører hjem etter jobb på kvelds/nattetid er trøttere (på grunn av søvnzyklusen) enn dem som kjører hjem etter jobb på dagtid. En annen forklaring kan også være at kollektivtilbudet er generelt dårligere på kvelds-/nattetid og at er relativt flere av de som har et slikt arbeidet kjører bil til og fra jobb enn dem som ikke må utføre deler av arbeidet på kvelds-/nattetid.

En konklusjon av analysene over er at hvor mye man jobber og om og hvor mye man jobber på kvelden/natten har en viss betydning for sannsynligheten for å sovne bak rattet.

4.2.2 Kjøring i jobben

De som har svart at de har inntektsgivende arbeid, heltid eller deltid, er blitt spurt om de jobber som sjåfør eller om de kjører av og til i jobben (N=1341). De fleste har en jobb som ikke involverer noe bilkjøring (57,3 prosent). 3,7 prosent oppgir at de jobber som sjåfør, mens 39 prosent svarer at de kjører av og til i jobben. Analyser viser at sannsynligheten for å sovne øker med hvor mye man kjører i jobben, jf. tabell 4.5.

Tabell 4.5. Erfaring med innsovning etter om og i hvilken grad man kjører bil i jobben*.

Har du et arbeid som medfører bilkjøring?	Har sovnet		Har aldri sovnet		Totalt (%)	Antall
	Sovnet siste år	Sovnet tidligere	Redd for å sovne	Ikke redd		
Ja, jobber som sjåfør	22,4	38,8	24,5	14,3	100	49
Ja, kjører av og til i jobben	15,2	37,2	38,0	9,6	100	519
Nei	8,2	32,9	43,4	15,5	100	754
Totalt	11,5	34,8	40,5	13,2	100	1322

*p=0,001 (kji-kvadrattest)

Kilde: TØI rapport 706/2004

Det er flest blant dem som jobber som sjåfør som har sovnet i løpet av det siste året. Videre er det flere som kjører i jobben av og til som har opplevd å sovne bak rattet det siste året enn dem som aldri kjører bil i jobben. Den samme sammenhengen gjelder for det å ha sovnet tidligere. Ikke overraskende viser analysen at jo mer man kjører i jobben jo større er sannsynligheten for å sovne bak rattet.

4.3 Kommentarer til betydningen av rammebetingelser

Muligheten for å ha opplevd å sovne bak rattet er naturligvis større for dem som har lengre kjørerfaring. Analysen av sammenhengen mellom erfaring med innsovning og kjørevaner i hverdagen bekrefter en slik sammenheng.

Resultatene over tyder imidlertid på at hvor mye man kjører i det daglige også er direkte effekter av hvor mye man jobber (heltid/deltid), når på døgnet man jobber og hvor mye av arbeidet man utfører på kvelds-/nattetid og hvor mye man kjører i jobben. Innsovning bak rattet kan forstås som en indirekte effekt av hvor mye man kjører i hverdagen som følge arbeidsmengde og hvor mye man kjører i jobben, men også som en direkte effekt av *når* på døgnet man kjører.

*Trøtte typer på tur. Trøtthet og innsovning bak rattet –
erfaring, kunnskap og atferd blant private bilister og yrkesførere*

DEL 2: YRKESJÅFØRER

5 Erfaring med trøtthet og innsovning

5.1 Omfang og erfaring

5.1.1 Erfaring med innsovning og trøtthet

I likhet med privatbilistene, ble også yrkesførerne spurt om de noen gang har opplevd å sovne (eller duppe av et kort øyeblikk) og hvis ikke, om det noen gang allikevel har hendt at man har følt seg så trøtt at man har vært redd for å sovne mens man har kjørt bil. Tabell 5.1 gir en oversikt over hvor mange i utvalget som har erfaring med trøtthet og innsovning bak rattet.

Tabell 5.1. Antall og andel av yrkesførere som har sovnet, som har vært redd for å sovne og som verken har sovnet eller vært redde mens de har kjørt bil.

	Antall	Andel
Har sovnet	421	36,0
Redd for å sovne	453	38,8
Verken redd/sovnet	266	22,8
Husker ikke/ubesvart	29	2,5
Total	1169	100,0

Kilde: TØI rapport 706/2004

De fleste har en viss erfaring med trøtthet og innsovning bak rattet. 36 prosent har opplevd å sovne (eller duppe av et kort øyeblikk) og 38,8 prosent har vært så trøtte at de har vært redde for å sovne, men har aldri sovnet.

Bare 17 respondenter husker ikke (1,5 prosent) om de, hvis de aldri har sovnet bak rattet, har vært så trøtte at de har vært redde for å sovne, og 12 respondenter (1 prosent) har ikke svart på spørsmålene om de har opplevd å sovne eller å har vært redd for å sovne.

154 personer eller 13,2 prosent av utvalget oppgir å ha opplevd å sovne i løpet av det siste året (N=154). Omtrent 60 prosent av disse sovnet 3 ganger eller mindre (21,1 prosent sovnet én gang, 27,9 prosent sovnet to ganger og 11,7 prosent sovnet 3 ganger)¹².

¹² 26 av de 154 som oppgir å ha sovnet i løpet av det siste året, svarte ikke på hvor mange ganger de hadde sovnet.

5.1.2 Erfaring med innsovning etter alder

Økt kjøreeerfaring øker muligheten for å ha opplevd å sovne en eller annen gang bak rattet, og det er grunn til å tro at de eldre i større grad har opplevd å sovne bak rattet enn de yngre yrkesførerne¹³. Tabell 5.2 viser andelen i ulike alderskategorier som har sovnet i løpet av det siste året, som har sovnet tidligere og som aldri har sovnet.

Tabell 5.2. Erfaring med innsovning bak rattet etter alder*. I prosent.

	19-25 år	26-35 år	36-45 år	46-55 år	56-70 år	Totalt
Sovnet siste år	29,7	17,7	17,5	11,7	8,0	13,8
Sovnet tidligere	16,2	17,7	21,1	25,6	26,9	23,2
Aldri sovnet	54,1	64,6	61,4	62,7	65,2	63,0
Totalt	100	100	100	100	100	100
N=	37	181	280	351	264	1113

* $p < 0,001$ (kji-kvadrattest)

Kilde: TØI rapport 706/2004

Blant dem som har sovnet tidligere, dvs. de har sovnet en eller annen gang, men ikke i løpet av det siste året, er det en overvekt av eldre, noe som bekrefter at mulighetene for å sovne har vært større for dem med lengre kjøreeerfaring.

Ved å kontrollere for kjøreeerfaring, dvs. å ta utgangspunkt i dem som har opplevd å sovne det siste året, ser vi at sammenhengen mellom alder og erfaring med innsovning er omvendt. De yngste har i større grad enn de eldre opplevd å sovne i løpet av det siste året. Dette kan tyde på at økt kjøreeerfaring og følgelig også økt erfaring med trøtthet og innsovning gjør at de eldre er bedre rustet til å takle trøtthet bak rattet og at de i større grad enn de yngre har kunnskap om hva som kan forhindre innsovning bak rattet.

5.1.3 Erfaring med innsovning etter type kjøretøy

Det er grunn til å tro at erfaring med innsovning bak rattet varierer med hvilket type kjøretøy man benytter i arbeidet som yrkessjåfør, blant annet fordi distansene gjerne er forskjellige. Respondentene ble derfor bedt om å oppgi hvilket type kjøretøy de for det meste benytter i jobben; buss, lastebil/vogntog eller minibuss/liten lastebil. Tabell 5.3 gir en oversikt over hvor mange blant de ulike førerne av ulike kjøretøy som har sovnet en eller annen gang.

¹³ Antall år arbeidet som yrkesfører kan si noe om en yrkesførers kjøreeerfaring, men på grunn av en redigeringsfeil i skjemaet ble bare lastebilførere spurt om yrkeserfaring. Sammenhengen mellom yrkeserfaring og erfaring med innsovning bak rattet blant lastebilførere blir vurdert senere i rapporten.

Tabell 5.3. Innsovning bak rattet en eller annen gang etter type kjøretøy*.¹⁴

	Buss	Vogntog/laste- bil	Minibuss/liten lastebil	Totalt
Ja	31,8	44,3	31,3	36,0
Nei	67,4	54,6	68,8	63,2
Ubesvart	0,8	1,1		0,8
Total	100	100	100	100
N=	642	370	80	1092 ¹⁴

*p=000,1 (kji-kvadrattest)

Kilde: TØI rapport 706/2004

Både de som kjører buss og de som kjører minibuss/liten lastebil sovner sjeldnere enn de som kjører vogntog/lastebil. Dette tyder på at sannsynligheten for å sovne er størst for førere av vogntog/lastebil. Analyser av innsovning det siste året viser den samme tendensen: 11,4 prosent av bussførerne (N=73) og 15,4 prosent av førere av vogntog/lastebil (N=57) har opplevd å sovne i løpet av det siste året.

5.1.4 Erfaring med innsovning etter type transport

Noe av forskjellene mellom buss/minibuss/mindre lastebiler og større vogntog/lastebiler mht til innsoving, kan trolig forklares med hvor lenge man kjører av gangen uten stopp. Sammenlagt kan bussførere kjøre like langt som førere av vogntog/lastebil i løpet av en dag, men de kjører gjerne kortere intervaller. Noen bussførere kjører imidlertid langtransport og kjører lengre mellom hvert stopp. For å undersøke hva slags type distanser ulike yrkesførere kjører, er det blitt spurt om de kjører lokaltransport (her definert som transport innen en radius på 150 km fra utgangspunktet) eller langtransport (her definert som transport utenfor en radius på 150 km fra utgangspunktet). Dette er kanskje ikke et utfyllende mål på hvilke type distanser som blir kjørt, men det er grunn til å tro at det gir en god indikasjon på hvor lange turer som blir kjørt av gangen. Tabell 5.4 gir en oversikt over hvor mange av dem som kjører henholdsvis nærtransport og langtransport som har sovnet bak rattet en eller annen gang.

Tabell 5.4. Innsoving bak rattet en eller annen gang etter type transport (nærtransport eller langtransport)*. Andel i prosent.

	Nærtransport	Langtransport	Totalt
Ja	34,1	42,1	36,4
Nei	64,9	56,4	62,4
Ubesvart	1,0	1,5	1,1
Totalt	100	100	100
N=	801	330	1131

*p=0,001 (kji-kvadrattest)

Kilde: TØI rapport 706/2004

¹⁴ Noen respondenter har svart på flere alternativer, disse er trukket ut.

Det er flere blant de som kjører langtransport som har opplevd å sovne bak rattet en eller annen gang enn blant de som kjører nærtransport, noe som tyder på at hvor lenge man kjører om gangen uten kortere/lengre stopp er av betydning for sannsynligheten for å sovne. At det er langt flere bussførere som kjører lokaltransport enn det er blant førere av vogntog/lastebil (for en oversikt over fordelingen, se vedlegg 1 tabell ⁱⁱ), tyder på at forskjellene mellom bussførere og førere av vogntog/lastebil når det gjelder sannsynligheten for å sovne, kan tilbakeføres til lengden av kjøreintervallene.

5.2 Om forvarsler, tiltak og følger

Hvilke forvarsler yrkesførerne fikk og hva de gjorde den gangen/siste gang de begynte å merke at de var trøtte, blir belyst nedenfor. Hvorvidt det er forskjeller mellom dem som sovnet og dem som ikke sovnet når det gjelder forvarsler og tiltak, blir også belyst. Til slutt presenteres hvilke følger innsovningen fikk.

På grunn av en redigeringsfeil i skjemaet for yrkesførere, ble bare de som hadde sovnet i løpet av det siste året spurt om forvarsler, tiltak og følger av innsovningen. Opprinnelig var spørsmålet tenkt til alle de som en eller annen gang hadde sovnet, slik tilfellet var for private bilister (N=678). Det lave antallet yrkesførere som oppgir at de har sovnet i løpet av det siste året (N=154), gjør at det blir vanskeligere å få signifikante utslag når man sammenlikner de som har sovnet i løpet av det siste året med de som aldri har sovnet, men som har vært redde for å sovne med hensyn til forvarsler og tiltak i forbindelse med trøtthet og innsovning bak rattet.

5.2.1 Forvarsler

I undersøkelsen er det spurt om hvilke forvarsler man fikk (dvs. hvordan man merket at man var trøtt) når man kjørte bil enten den gangen/siste gang man sovnet eller den gangen/siste gang man var redd for å sovne. Den ene spørsmålsrekken går på hvordan man merket det på seg selv og den andre går på hvordan man merket det på kjøringen sin. Nedenfor undersøkes om noen forvarsler er mer vanlige enn andre og om forvarslene var av en annen karakter for dem som faktisk sovnet enn for dem som ikke sovnet, men som var redde for å sovne.

Tabell 5.5. Oversikt over hvordan respondentene merket trøttheten på seg selv, både blant de som har sovnet i løpet av det siste året (N=154) og de som var redde for å sovne, men som ikke sovnet (N=453). Andel som har merket de ulike forvarslene i prosent. Flere svaralternativer mulig.

Merket det på seg selv:	Sovnet siste år	Redd for å sovne
Begynte å gjespe	49,4	50,3
Begynte å blunke oftere	28,6	25,8
Begynte å bevege på kroppen (for eksempel å "vri" på kroppen og/eller å lene seg forover) for å holde meg våken**	59,7	41,3
Begynte å fryse	6,5	6,0
Vanskelig å konsentrere seg om bilkjøringen	32,5	27,6
Kom i en drømmeliknende tilstand**	27,9	7,5
Vanskelig å holde øynene oppe**	58,4	37,1
Annet	2,6	0,7
Husker ikke		1,3

**p=0,01, *p=0,05 (kji-kvadrattest)

Kilde: TØI rapport 706/2004

Det er ikke store forskjeller mellom de som sovnet og de som har vært redde for å sovne når det gjelder hvordan de merket det på seg selv. Igjen ser vi at den primære forskjellen kan knyttes opp til hvor langt trøttheten er kommet i de to gruppene. Det er blant annet signifikant flere blant dem som sovnet som kom i en drømmeliknende tilstand og som oppgir at det var vanskelig å holde øynene oppe enn det er blant dem som ikke har sovnet (men har vært redde for å sovne). I tillegg er det langt flere blant de som sovnet som begynte å bevege på kroppen da de merket at de var trøtte.

Tabell 5.6. Oversikt over hvordan respondenter merket det på kjøringen sin at de var trøtte, både blant de som sovnet i løpet av det siste året (N=154) og de som var redde for å sovne (N=453). I prosent. Flere svaralternativer mulig.

Merket det på kjøringen:	Sovnet	Redd for å sovne
Feiloppfattelse av vegen eller trafikk	22,1	16,3
Langsom reaksjon på hendelser i trafikken	32,5	28,5
Kjørte for fort eller for sakte*	39,0	30,0
Skjenet ut på veiskulder**	40,9	12,4
Skjenet ut i feil kjørebane**	18,8	4,0
Annet	1,9	4,0
Husker ikke	1,3	4,0
Merket ingenting på kjøringen**	11,0	30,7

**p=0,01, *p=0,05 (kji-kvadrattest)

Kilde: TØI rapport 706/2004

Det er også signifikante forskjeller i hvordan de merket det på kjøringen sin, noe som tilsier at trøttheten var kommet lenger blant de som sovnet. Det er langt flere blant de som sovnet som enten skjenet ut på veiskulder eller skjenet ut i feil kjørebane enn det er blant de som ikke sovnet (men som var redde for å sovne). Det kan også hende søvnen faktisk allerede hadde inntruffet for mange da de

skjenet ut på veiskulder eller ut i feil kjørebane (men at de våknet opp igjen akkurat da de skjedde og at de har tolket dette som et ”forvarsel”).

5.2.2 Faktiske tiltak ved trøtthet

Respondentene ble spurt om de gjorde noe for ikke å sovne da de begynte å merke at de var trøtte, og eventuelt hva de gjorde. Spørsmålet er relatert til den gangen/eller siste gang de sovnet det siste året eller den gangen/siste gang de var redde for å sovne. Flere svaralternativer var mulige.

Tabell 5.7. Oversikt over hvilke tiltak og hvor stor andel som benyttet seg av ulike tiltak, både blant de som sovnet siste år og de som var redde for å sovne, men som ikke sovnet. Prosent.

Gjorde du noe for ikke å sovne da du begynte å merke at du var trøtt?	Sovnet siste år	Redd for å sovne
Gjorde ingenting	3,2	4,0
Drakk kaffe	31,2	31,8
Drakk brus**	20,8	11,3
Drakk vann	16,9	11,3
Spiste søtsaker*	16,2	9,3
Spiste mat mens jeg kjørte**	12,3	3,3
Stoppet for å spise	5,8	7,9
Begynte å snakke med meg selv/synge**	23,4	8,6
Begynte å kjøre fortere eller kjøre forbi biler		0,4
Stoppet og gikk ut av kjøretøyet	45,5	48,8
Stoppet og tok en "blund"	30,5	26,7
Lukket opp vinduet	57,8	47,7
Satte på aircondition-anlegget	4,5	3,3
Satte på musikk	20,1	18,1
Ba en passasjer snakke/"underholde" meg	3,2	2,0
Snakket i mobiltelefonen**	18,2	6,0
Annet	5,2	3,1
Stoppet og kjørte videre dagen etter		7,9
	N= (106 ¹⁵)	(453)

**p=0,01, *p=0,05 (kji-kvadrattest)

Kilde: TØI rapport 706/2004

De mest vanlige tiltakene i begge grupper er å stoppe og å gå ut av bilen og å lukke opp vinduet. En god del i begge gruppene oppgir også at de drakk kaffe.

Som i tilfellet for privatbilister, er det også mange blant dem som sovnet som har oppgitt at ”de stoppet og tok en blund” (30,5 prosent) da de begynte å merke at de var trøtte. Da det virker lite sannsynlig at de skal ha sovnet bak rattet *etter* at de tok en ”blund”, er det grunn til å tro at den samme feiltolkningen som er vurdert for privatbilister (jf. kapittel 2.3.1) også har forekommet blant yrkesførere (dvs. at de har oppgitt hva de gjorde da de våknet igjen). En annen forklaring på den høye

¹⁵ Det er 48 respondenter av de som har opplevd å sovne det siste året som ikke har svart på spørsmålet om hva de foretok seg da de begynte å merke at de var trøtte.

andelen, som for privatbilister, er at de kan ha oppdaget at de var trøtte fordi de sovnet eller duppet av og at de deretter stoppet bilen og tok en blund for å forhindre innsovning. Følgelig kan ikke dette tiltaket vurderes her.

Blant dem som ikke sovnet ser vi imidlertid at det å stoppe og ta en blund er et mindre vanlig, men allikevel ikke et ubetydelig tiltak (26,7 prosent).

Blant de signifikante forskjellene mellom dem som sovnet og de som ikke gjorde det, finner vi for det å innta noe søtt, enten fast eller flytende og det å innta mat mens man kjører bil. Det er flere blant dem som sovnet som inntok søtsaker eller mat mens de kjørte bil den gang/siste gang de merket at de var trøtte. Blant dem som sovnet er det også flere som oppgir at de begynte å snakke med seg selv/synge og/eller snakket i mobiltelefon. Dette kan tyde på at slike tiltak har virket mot sin hensikt, men det er vanskelig å si noe med sikkerhet om dette ettersom vi ikke kan kontrollere for ulike bakenforliggende faktorer. Hvis, for eksempel, det er systematiske forskjeller mellom dem som har sovnet og dem som ikke har sovnet når det gjelder kjørelengde, kan det å ha inntatt *mer* mat eller det å ha foretatt *flere* andre gjøremål i bilen være en effekt av at de som har sovnet har kjørt lenger enn dem som ikke har sovnet.

Det generelle inntrykket er likevel at det er små forskjeller også blant yrkesførere (i likhet med private bilister) når det gjelder hva de gjorde den gangen/siste gang de merket av de var trøtte mens de kjørte bil, noe som tyder på at hvilke aktiviteter man gjør for å forhindre innsovning ikke har noen særlig effekt. Dette er som nevnt tidligere i tråd med forskningen på feltet. (Sagberg et al 2004). Bare søvn er det eneste tiltaket som er bevist effektivt, men det kan som nevnt ikke vurderes her.

5.2.3 Følger av innsovningen

1,3 prosent (N=2) av de som sovnet i løpet av det siste året opplevde at innsovningen førte til en ulykke (skade på bil, gjenstand eller person).

De fleste unngikk altså en ulykke. Tabell 5.8 viser hva de foretok seg da de våket opp igjen etter innsovningen.

Tabell 5.8. Oversikt over hva respondentene foretok seg etter at de våknet opp igjen siste gang/den gangen de sovnet (i løpet av det siste året). Prosent (N=152). Flere svaralternativer mulig.

Følger av innsovningen:	%
Forsatte å kjøre (uten stans)	36,2
Tok en kort pause	36,2
Parkerte og sov litt	31,6
Stoppet for å spise og drikke litt	8,6
Stoppet og kjørte videre dagen etter	4,6
Annet	3,9

Kilde: TØI rapport 706/2004

Over en tredjedel oppgir at de tar en kort pause (36,2 prosent) og tilsvarende andel oppgir at de fortsatte å kjøre (uten stans)¹⁶.

31,6 prosent oppgir at de parkerte og sov litt, en andel som er langt høyere (signifikant) enn blant private bilister (23 prosent, se kapittel 2.4)¹⁷. Det er flere blant yrkesførerne som oppgir at de stoppet og kjørte videre dagen etter enn det er blant private bilister (4,9 prosent mot 2 prosent), denne forskjellen er liten og ikke signifikant, men resultatene samlet sett kan tyde på at yrkesførere, trolig grunnet mer kjøreerfaring, er mer klar over hvilke tiltak (mer søvn) som virker for å forhindre ny innsøvning. At de også har bedre mulighet til å sove i bilen kan også spille inn.

¹⁶ Disse tallene er ikke sammenliknbare med dem for private bilister da 11 respondenter har krysset av for begge disse svaralternativene blant yrkesførere, mens overlappinger ikke fant sted blant private bilister. Da det ikke er mulig å ha "fortsatt og kjøre (uten stans)" samtidig som "å ta en kort pause", er det grunn til å tro at svaralternativet "tok en kort pause" er tolket annerledes av enkelte yrkesførere enn det er gjort av privatbilistene, og at andelen som tok en kort pause skulle vært lavere for yrkesførere og/eller at andelen som kjørte videre (uten stans) skulle vært lavere i den samme gruppen.

¹⁷ Forskjellen er signifikant på 5%-nivå (kji-kvadrattest).

6 Kunnskap, holdninger og atferd

6.1 Årsaker til innsovning – hva tror yrkesførerne

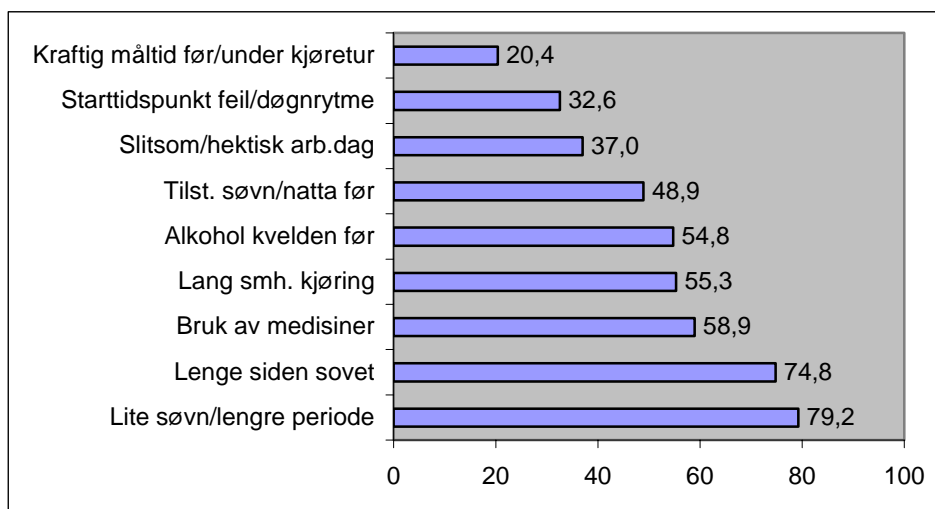
I undersøkelsen er det spurt om hvilke faktorer yrkesførerne mener påvirker sannsynligheten for å sovne bak rattet. Det er blant annet spurt om personlige/private forhold, forhold knyttet til trafikkmiljøet og omgivelsene. Respondentene hadde også mulighet til å angi andre forhold de tror kan påvirke sannsynligheten for å sovne. Hvilken betydning respondentene tror de ulike faktorene har på sannsynligheten for å sovne, ble oppgitt på en skala fra 1 til 7, hvor 1 er i liten grad og 7 i stor grad. I det følgende er svarene sortert i tre kategorier: ”i liten grad”, ”i noen grad” og ”i stor grad”.

6.1.1 Personlige/private forhold

Det er spurt om i hvilken grad respondentene tror følgende personlige/private forhold påvirker sannsynligheten for å sovne:

- Lite søvn natta før
- Lite søvn over en lengre periode
- Lang sammenhengende kjøring
- Kraftig måltid før/under kjøreturen
- Bruk av medisiner
- Slitsom/hektisk arbeidsdag
- At det er lenge siden man har sovet
- Inntak av alkohol kvelden før
- At starttidspunktet er feil i forhold til førers døgnrytme (A og B mennesker)

Figur 6.1 viser andelen som svarer ”i stor grad” på spørsmål om betydningen av private/personlige forhold.



Kilde: TØI rapport 706/2004

Figur 6.1. Hvilken betydning ulike personlige/private forhold tillegges når det gjelder sannsynligheten for å sovne. Andel som i stor grad mener de ulike faktorene har betydning. I prosent. (N=1169).

Den relative graderingen blant yrkesførere av hvilke faktorer som har minst/størst betydning for sannsynligheten for å sovne bak rattet, er helt identisk med den for private bilister. Også blant yrkesførerne er den mest utbredte oppfatningen at mangel på søvn over en lengre periode og det å ha vært våken lenge har størst betydning for sannsynligheten for å sovne, mens det å ha sovet lite én natt tillegges noe mindre betydning. Dette tyder på at yrkesførerne i likhet med privatbilistene er klar over betydningen av for lite søvn generelt, men at også de er mindre klar over betydningen av nok søvn natten før en lengre kjøretur.

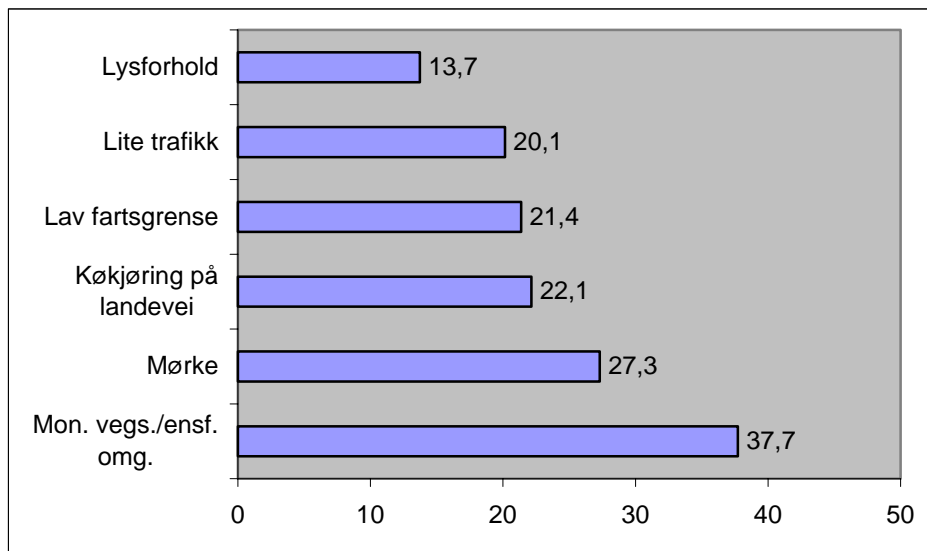
Videre synes det å være en generell oppfatning at det å innta alkohol kvelden før, lang sammenhengende kjøring og bruk av medisiner er av stor betydning for sannsynligheten for å sovne bak rattet.

6.1.2 Trafikkmiljø og omgivelser

Respondentene ble også spurt om i hvilke grad de tror ulike forhold ved trafikkmiljøet og omgivelsene har for sannsynligheten for å sovne bak rattet. Det ble spurt om følgende forhold:

- Lite trafikk
- Lav fartsgrense (i forhold til den farten man mener strekningen tåler)
- Monoton vegstrekning og/eller ensformige omgivelser
- Lysforhold (for eksempel "flatt lys", dvs lettskyet eller overskyet)
- Mørke
- Køkjøring på landevei ("kjedelig kjøring")

Figur 6.2 viser andel som svarer "i stor grad" på spørsmål om betydningen av trafikkmiljø og omgivelser.



Kilde: TØI rapport 706/2004

Figur 6.2. Oversikt over hvilken betydning respondentene tillegger ulike faktorer som kan påvirke sannsynligheten for å sovne. Trafikkmiljø/omgivelser. Andel som i stor grad mener de ulike faktorene har betydning. (N=1169).

Igjen er den relative vurderingen av de ulike forholdenes betydning for sannsynligheten for å sovne mer eller mindre lik den for private bilister. Av forhold knyttet til trafikkmiljø og omgivelser, er det først og fremst mørke og monoton vegstrekning og ensformige omgivelser som antas å ha størst betydning. Det er interessant å merke seg at yrkesførere tillegger monoton vegstrekning og ensformige omgivelser mindre betydning enn det private bilister gjør (37,7 prosent av yrkesførerne tillegger dette stor betydning, mens 46,7 prosent av private bilister tillegger dette stor betydning for sannsynligheten for å sovne. Det samme gjelder mørke (27,3 prosent tillegger dette stor betydning blant yrkesførerne mot 37 prosent blant privatbilistene). Dette kan tyde på at yrkesførerne som har bilkjøring som sitt arbeid behersker slike forhold bedre enn private bilister.

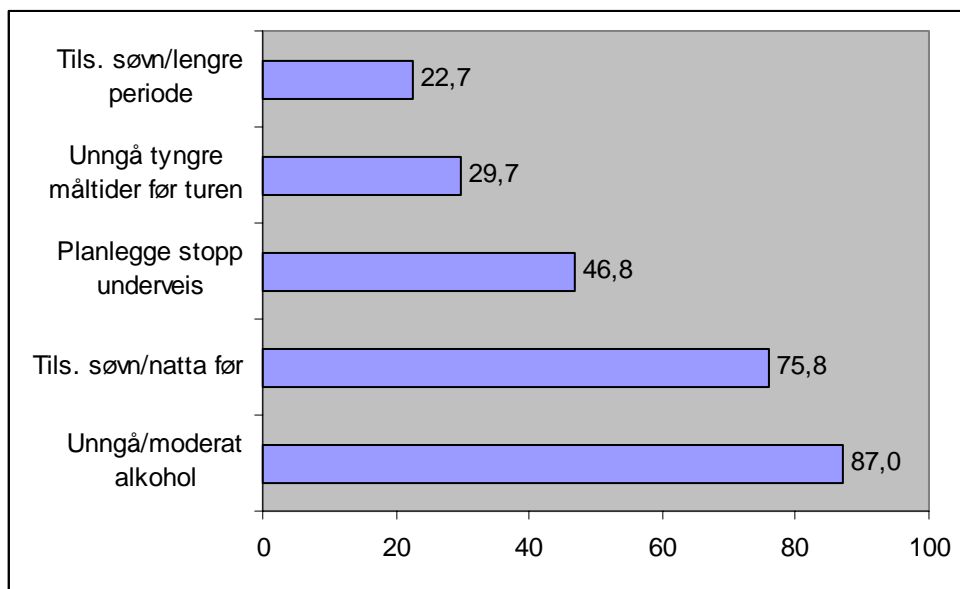
Også blant yrkesførere er det generelt lavere tro på at forhold knyttet til trafikkmiljøet og omgivelsene har betydningen for sannsynligheten for å sovne enn personlige/private forhold.

6.2 Tiltak for å forhindre innsovning – hva gjør yrkesførerne

For å kartlegge hva yrkesførere selv gjør i forkant av en lengre kjøretur for å forhindre trøtthet og innsovning, er de blitt spurt om i hvilken grad de tar hensyn til følgende faktorer:

- Å få tilstrekkelig søvn natten før
- Å unngå eller å være moderat i forhold til alkohol kvelden før
- Å planlegge stopp underveis
- Å unngå tyngre måltider rett før kjøreturen
- Å få tilstrekkelig søvn over en lengre periode (dvs. 3-4 netter før en langtur)
- Andre faktorer

Figur 6.3 viser andel som svarer at de ”i stor grad” tar hensyn til de ulike faktorene.



Kilde: TØI rapport 706/2004

Figur 6.3. Andel som i stor grad tar hensyn til de ulike faktorer i forkant av en lengre kjøretur. I prosent. (N=1169)

Yrkesførere synes å prioritere de samme hensyn som private bilister i forkant av en lengre kjøretur. Det er imidlertid interessant å se at yrkesfører i langt større grad enn privatbilister tar hensyn til å få tilstrekkelig søvn natta før en lengre kjøretur (75,8 prosent mot 46 prosent, jf, kapittel 3.2).

Det å unngå eller å være moderat i forhold til alkohol er prioritert høyest. Rundt halvparten tar i stor grad hensyn til å planlegge stopp underveis. Det å unngå tyngre måltider før en lengre kjøretur og det å sørge for tilstrekkelig søvn over en lengre periode vektlegges minst, noe som kan skyldes at dette er hensyn som kanskje ikke alltid er like lett å tilpasse kjøreplanen og arbeidet.

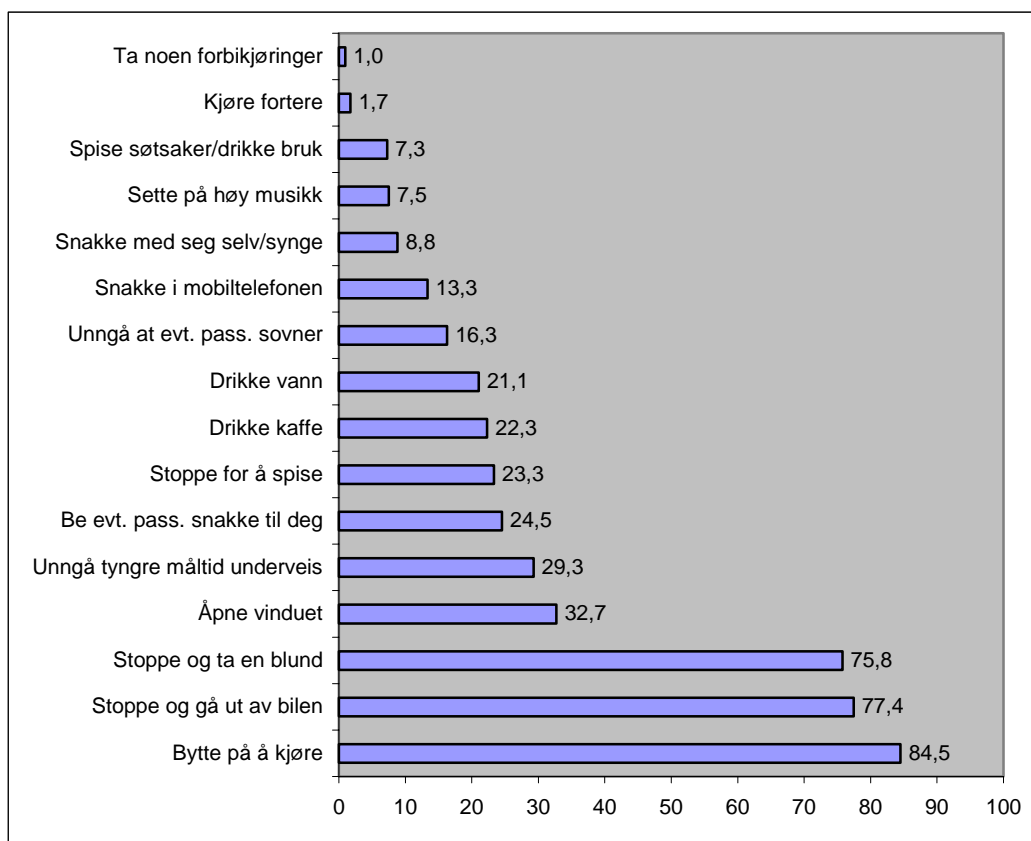
6.3 Tiltak for å forhindre innsovning – hva mener yrkesførerne

I det følgende presenteres hvilke tiltak yrkesførerne mener er effektive for å forhindre innsovning. Spørsmålene tar sikte på å kartlegge deres generelle kunnskap om tiltak, ikke hva de faktisk gjør. I undersøkelsen ble respondentene bedt om å svare på hvor effektive de mener følgende tiltak er for å forhindre innsovning bak rattet:

- Drikke kaffe
- Sette på høy musikk
- Åpne vinduet
- Stoppe og gå ut av bilen

- Stoppe for å spise
- Be eventuelle passasjerer snakke til deg
- Snakke i mobiltelefon
- Begynne å snakke med seg selv/synge
- Stoppe og ta en blund
- Drikke vann
- Bytte på å kjøre dersom flere er med på turen
- Kjøre fortere
- Ta noen forbikjøringer
- Spise søtsaker og/eller drikke brus
- Unngå at eventuelle passasjerer sovner (da man gjerne blir enda trøttere selv
- Unngå å spise tyngre måltid underveis

Figur 6.4 viser andel som mener at de ulike tiltakene er ”svært effektive”.



Kilde: TØI rapport 706/2004

Figur 6.4. Oversikt over andel som mener ulike tiltak underveis er ”svært effektive”. I prosent. (N=1169).

Dersom det er flere med på turen, er det det å bytte på å kjøre som anses som det mest effektive tiltaket. Tiltakene som rangeres nest høyest er det å stoppe og gå ut av bilen og det å stoppe for å ta en blund. At så mange som 75,5 prosent mener at det å stoppe for å ta en blund er et svært effektivt tiltak, er positivt overraskende og det kan tyde på at de fleste er klar over hva som skal til for å unngå innsovning

bak rattet. Likevel, ser vi tilbake på hvor mange av dem som svarte at de faktisk tok en blund den gangen/siste gang var redde for å sovne, er andelen atskillig lavere (26,6 prosent).¹⁸ Dette kan tyde på at det er en uoverensstemmelse mellom kunnskap og handling, men det kan også tenkes at yrkesførerne er usikre i forhold til når man faktisk er så trøtt at man bør gjøre noe med det.

Det er svært liten tro på de andre tiltakene som vurderes, noe som kan tyde på at yrkesførerne er klar over hvor liten virkning andre tiltak har (enn det å sørge for mer søvn).

6.4 Hvem sovner bak rattet – ifølge yrkesførerne

For å undersøke om yrkesførerne mener innsovning bak rattet bare skjer personer med visse karakteristika eller om de mener det kan skje hvem som helst, ble respondentene spurt om å ta stilling til ulike påstander knyttet til dette. Tabell 6.1 gir en oversikt over i hvilken grad respondentene er enig/uenig i de aktuelle påstandene.

Tabell 6.1. Andel som er uenig, verken enig/uenig og enig i ulike påstander om hvem som sovner bak rattet. I prosent.

Påstand:	Verken			Total
	Uenig	enig/uenig	Enig	
Å sovne bak rattet kan skje hvem som helst	10,7	12,9	76,5	1134
Det er bare folk med søvnsykdommer/problemer som sovner bak rattet	83,7	10,3	6,0	1103
Det er bare folk i dårlig fysisk form som sovner bak rattet	79,4	13,8	6,7	1099
Menn mer utsatt enn kvinner for å sovne bak rattet	61,8	26,2	12,0	1092
Unge mer utsatt enn eldre for å sovne bak rattet	55,2	28,8	16,0	1096

Kilde: TØI rapport 706/2004

I likhet med private bilister, tror også de fleste yrkesførere at innsovning bak rattet kan skje hvem som helst og det er følgelig få som tror personer med visse kjennetegn er mer utsatte for innsovning bak rattet enn andre. Det er blant annet stor enighet om at det ikke bare er folk med søvnsykdommer/problemer eller folk som er i dårlig fysisk form som sovner bak rattet. Det er noen flere delte meninger/usikkerhet knyttet til om menn i større grad enn kvinner sovner bak rattet og til at unge er mer utsatte enn eldre. Det generelle bildet er allikevel at de fleste er uenige i begge de sistnevnte påstandene.

¹⁸ Som nevnt i kapittel 2.2.2, er det en viss usikkerhet til andelen som oppgir at de tok en blund blant dem som faktisk har sovnet.

6.5 Andre oppfatninger knyttet til innsovning

Yrkesførerne ble også bedt om å ta stilling til en rekke andre påstander knyttet til trøtthet og innsovning bak rattet og til ulykker som skyldes innsovning, blant annet for å undersøke om de kjenner konsekvensene av innsovningsulykker. Tabell 6.2. viser andel som er uenig, verken enig/uenig og enig i de ulike påstandene.

Tabell 6.2. Oversikt over andel som uenig, verken enig/uenig og enig i ulike påstander knyttet til innsovning og trøtthet bak rattet. Prosent.

Påstand:	Uenig	Verken enig/ uenig	Enig	Totalt
Ulykker som skyldes innsovning er mer alvorlige enn andre ulykker	17,1	32,8	50,2	1090
De fleste av ulykkene som skyldes innsovning bak rattet forekommer om dagen	40,6	41,6	17,7	1083
Rumlestriper vil vekke føreren hvis hun/han sovner bak rattet	13,9	25,7	60,4	1097
24 timer uten søvn reduserer kjøreevnen like mye som 1 i promille	11,4	11,1	77,5	1107
Overtredelse av kjøre- og hvilebestemmelsene øker ulykkesrisikoen	9,6	15,0	75,4	1122
Lang kjøreefaring gjør deg bedre rustet til å takle trøtthet bak rattet	19,9	21,7	58,4	1116

Kilde: TØI rapport 706/2004

Det kan synes som om det er noen delte meninger om hvor alvorlig innsovningsulykker er, selv om halvparten er enige i at slike ulykker er mer alvorlige enn andre. Så mange som en tredjedel har ingen klar oppfatning av denne påstanden eller er usikre på hvor alvorlige konsekvensene av slike ulykker er. De fleste heller mot å være uenige i at de fleste innsovningsulykker forekommer om dagen, selv om en god del synes å ha en mindre klar oppfatning av dette spørsmålet (41,6 prosent oppgir at de er verken enige/uenige). I likhet med privatbilistene er det heller ikke mange yrkesførerne som er klar over alvorlighetsgraden knyttet til søvnrelaterte ulykker og heller ikke at de fleste forekommer på dagtid.

Det er imidlertid stor enighet om at lite søvn reduserer kjøreevnen og at overtredelse av kjøre- og hvilebestemmelsene øker ulykkesrisikoen. De fleste synes imidlertid å ha stor tiltro til rumlestriper og at slike vil vekke dem hvis de sovner (svært få er helt uenige i denne påstanden). Et flertall tror også at lang kjøreefaring gjør dem bedre rustet til å takle trøtthet bak rattet.

6.6 Kunnskap om ulykker som skyldes innsøvning

For å undersøke om bilførerne kjenner risikoen for og konsekvensene av innsøvning, ble det spurt om hvor stor andel av henholdsvis privatbilister og yrkesførere de tror har opplevd å sovne bak rattet.

Tabell 6.3. Oversikt over hvor omfattende yrkesførere tror innsøvning bak rattet er – etter tilslutning til ulike påstander.

	Gjennomsnitt	Totalt
Av 100 privatbilister, hvor mange tror du har opplevd å sovne bak rattet?(angi et tall)	36,7	1113
Av 100 yrkesførere, hvor mange tror du har opplevd å sovne bak rattet (angi et tall)	36,8	1116

Kilde: TØI rapport 706/2004

Yrkesførere tror ikke det er noen forskjell mellom privatbilister og yrkesførere når det gjelder tilbøyeligheten til å sovne bak rattet. I snitt tror de at 37 av 100 har opplevd dette. Til sammenlikning tror private bilister at 40 av 100 bilførere har opplevd å ha sovnet bak rattet, noe som tyder på at yrkesførere ikke vurderer risikoen annerledes enn privatbilister.

I snitt tror altså yrkesførerne at 37 av 100 yrkesførere har opplevd å sovne bak rattet, noe som er svært nær faktiske tallet som framkommer av denne undersøkelsen (36 prosent oppgir at de har sovnet/duppet av bak rattet). I sum tyder disse tallene på at yrkesførere er kjent med omfanget av innsøvning, selv om førerne i mindre grad synes å ha kunnskap om alvorlighetsgraden knyttet til slike ulykker (jf. Avsnitt 6.5).

6.7 Medisinbruk

Som nevnt tidligere, betyr medisiner merket med rød varseltrekant at du skal være varsom i trafikken og/eller ved risikofylt arbeid. I spørreskjemaet er det spurt om yrkesførerne har brukt eller bruker medisiner med rød varseltrekant. Tabell 6.4 gir en oversikt over hvor mange yrkesførere som har brukt eller som bruker medisiner med rød varseltrekant.

Tabell 6.4. Oversikt over antall og andel yrkesførere som har brukt eller bruker medisiner med rød varseltrekant. Andel i prosent.

Har du brukt eller bruker du medisiner med rød varseltrekant?	Antall	Andel
Ja	127	11,0
Nei	1021	88,7
Vet ikke	3	0,3
Total	1151	100

Kilde: TØI rapport 706/2004

I likhet med privatbilistene er det få som svarer at de har brukt eller bruker medisiner med rød varseltrekant. 10,9 prosent har brukt slik medisin en eller annen gang, mens 6,7 prosent har brukt slik medisin det siste året. Dette kan

skyldes at spørsmålet er oppfattet som et spørsmål om bruk av medisiner i dag og/eller som et spørsmål om bruk av slik medisin i løpet av en lengre periode (spørsmål om vaner). Vi kan imidlertid heller ikke utelukke at den lave andelen skyldes at kunnskapen om hva rød varsel trekant betyr er begrenset og/eller at det er lite kunnskap om hvilke medisiner som er merket med rød varsel trekant.

Samtlige av de 127 personer som har brukt eller bruker slik medisin oppgir at de vet at medisiner med rød varsel trekant ikke bør benyttes i forbindelse med bilkjøring. Allikevel har 34,7 prosent av dem kjørt etter å ha tatt slik medisin selv om de visste at de kunne være farlig¹⁹.

I undersøkelsen er det også blitt spurt om hvor respondentene har fått informasjonen fra om at medisin merket med rød varsel trekant ikke bør benyttes i forbindelse med bilkjøring. Tabell 6.5 gir en oversikt over hvor yrkesførere har fått informasjon fra om at medisin merket med rød varsel trekant er farlig i forbindelse med bilkjøring.

Tabell 6.5. Oversikt over hvor stor andel som har fått informasjon fra ulike kilder (vedrørende bruk av medisiner merket med rød varsel trekant i forbindelse med bilkjøring). Flere svaralternativer mulig. (N=127). Prosent.

Informasjon fra:	%
Fra lege	68,5
Fra apotek	26,0
Lest på esken/Informasjon i esken	82,7
Fra andre	9,4
Vet ikke	1,6

Kilde: TØI rapport 706/2004

De fleste kjenner til risikoen forbundet med slik medisin ved at de har lest på esken selv. Imidlertid er det en god del, 68,5 prosent, som også har fått slik informasjon fra lege. Det er signifikant flere som har fått denne informasjonen fra lege blant yrkesførere enn det er blant private bilister (50,3 prosent, jf. kapittel 3.7), noe som kan tyde på at leger er mer ”bevisste” i å formidle slik informasjon til yrkesførere.

6.8 Lovlydighet

For yrkesførere eksisterer det egne kjøre- og hviletidsbestemmelser og det er grunn til å tro at mange yrkesførere kjenner til at det ifølge Vegtrafikklovens paragraf 21 er ulovlig å kjøre når man er trøtt og sliten (Vegtrafikklovgivningen 2003). I undersøkelsen er det likevel spurt om det er ulovlig å kjøre når man er trøtt, og 60 prosent (705 av 1169 respondenter) svarer bekreftende på dette. Svært mange har altså ikke kjennskap til lovbestemmelsen selv om de er yrkesførere.

De som svarte at de vet at det er ulovlig fikk videre spørsmål om det allikevel hender at de kjører selv om de er trøtte, og hva som eventuelt er begrunnelsen for

¹⁹ 7,9 prosent har kjørt én gang etter å ha tatt slik medisin og 26,8 prosent har kjørt flere ganger etter å ha tatt medisin merket med rød varsel trekant.

å kjøre i en slik tilstand når de vet at det er ulovlig. Tabell 6.6 gir en oversikt over dette.

Tabell 6.6. Andel som kjører/ikke kjører når de er trøtte og de vet at det er ulovlig, og eventuelle begrunnelser for å kjøre når de er trøtte selv om de vet det er ulovlig. I prosent. Ubesvarte utelatt.

Hender det at du kjører når du er trøtt selv om du vet at det er ulovlig?	Antall	Andel
Nei, jeg kjører aldri når jeg er trøtt	221	33,3
Ja, men jeg vurderer risikoen best selv	345	52,0
Ja, men det er umulig å avdekke	98	14,8
Totalt	664	100

Kilde: TØI rapport 706/2004

En tredjedel kjører aldri når de er trøtte. Av de som har kjennskap til lovbestemmelsen, er det altså en overvekt av dem som handler lovstridig. 66 prosent oppgir at det hender de kjører selv om de vet at det er ulovlig. De fleste av de som vet det er ulovlig mener at de vurderer risikoen best selv. Færre begrunner det altså med at det er vanskelig å avdekke.

Fordelingen av de som kjører ulovlig/ikke kjører når de vet det er ulovlig og hvilke begrunnelser som oppgis, er relativt lik den for privatbilister.

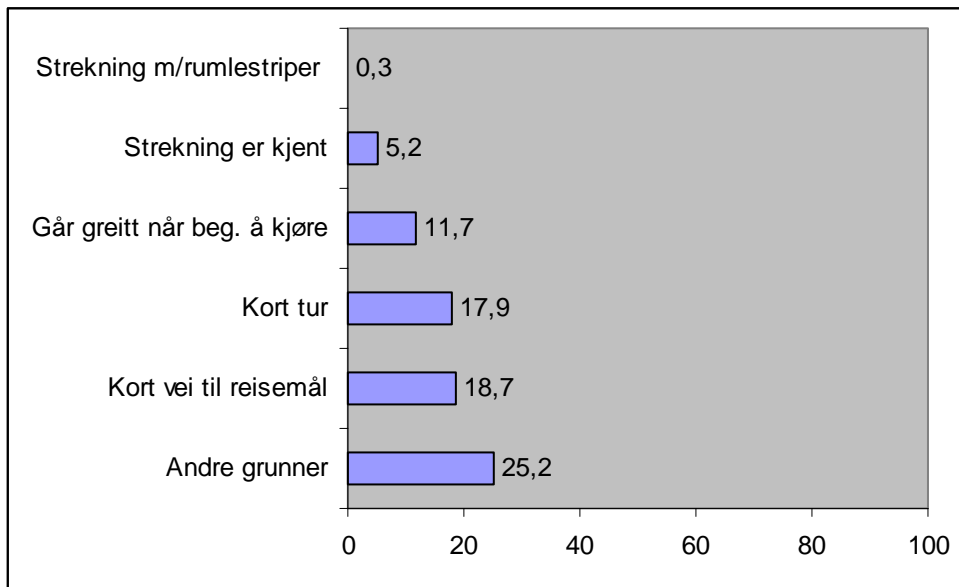
6.9 Trøtt og sliten – men kjører likevel

I det følgende presenteres hvilke grunner yrkesførere har for at de eventuelt kjører til tross for at de er trøtte og slitne. Først er de blitt bedt om å oppgi hvordan de reflekterer i forhold til vegen/strekningen foran seg når de velger å kjøre selv om de er trøtte, dernest er de blitt bedt om å oppgi hvilke sosiale føringer (ytre press og/eller press fra seg selv) som eventuelt kan ligge til grunn for at de kjører likevel.

6.9.1 Vurderinger i forhold til vegen/strekningen

Respondenten ble bedt om å oppgi hvorvidt det hender at han/hun egentlig er for trøtt og uopplagt til å kjøre, men kjører likevel. De som svarte ja ble bedt om å angi hvilke av de følgende forhold som eventuelt kan være utslagsgivende:

- Ja, hvis det er en kort tur
- Ja, hvis det er en strekning jeg kjenner godt
- Ja, hvis det er kort vei igjen til reisemålet
- Ja, hvis det er en strekning med rumlestriper som kan vekke meg hvis jeg sovner
- Ja, for jeg regner med at det går greit når jeg først begynner å kjøre
- Ja, av andre grunner
- Nei, aldri



Kilde: TØI rapport 706/2004

Figur 6.5. Oversikt over andel som mener ulike faktorer knyttet til vegen/strekningen er sentrale når det hender de velger å kjøre til tross for at de er trøtte og uopplagte. Flere svar mulige. (N=1169). Prosent.

38,5 prosent svarer at de aldri kjører når de egentlig er for trøtte og uopplagte. Det er altså langt flere blant yrkesførerne som ikke kjører når de er trøtte enn det er blant private bilister (26,7 prosent, jf. kapittel 3.9.1) (forskjellen er signifikant på 1%-nivå). Det kan tyde på at yrkesførerne er mer bevisste på risikoen for innsovning og/eller at det er kjøre- og hviletidsbestemmelsene som til en viss grad legger føringer på hvordan de forholder seg til trøtthet bak rattet.

Begrunnelser knyttet til vegen/strekningen synes å være mindre relevante for yrkesførerne enn for private bilister. Blant private bilister var det mange som oppga 'kort tur' som en grunn til at de velger å kjøre selv om de egentlig er for trøtte og uopplagte (43,4 prosent, jf. kapittel 3.9.1). Begrunnelsen som får størst tilslutning blant yrkesførerne er 'andre grunner' (25,2 prosent). Dette gir grunn til å tro at det er mer sosiale føringer (ytre press og/eller press fra seg selv), for eksempel at de må fullføre et oppdrag innen en viss tidsfrist eller at de kjører ei rute, som ligger bak en beslutning blant yrkesførere om å kjøre selv om man er trøtt og uopplagt, noe som blir nærmere behandlet i neste avsnitt.

6.9.2 Sosiale føringer

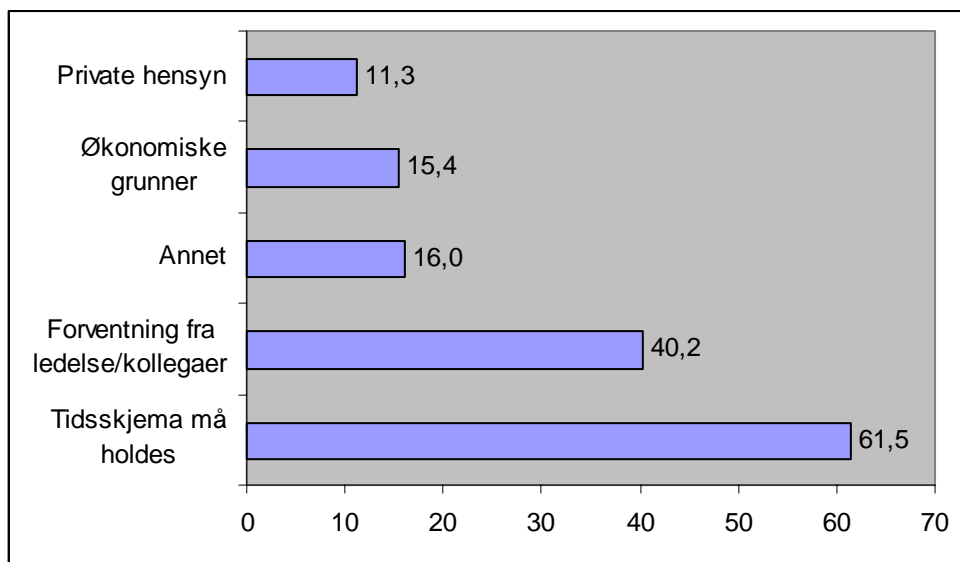
De som av og til kjører selv om de er trøtte (N=719), ble også spurt om hvilke årsaker som kan ligge til grunn for en slik beslutning ("Hva skyldes at du eventuelt velger å kjøre til tross for at du er veldig trøtt og uopplagt?").

Respondenten kunne krysse av på følgende alternativer (flere kryss var mulig):

- Tidsskjemaet må holdes
- Økonomiske grunner
- Private hensyn
- Forventning fra ledelse/kollegaer

- Annet

Hvilke av disse årsakene yrkesførerne mener er av betydning, er vist i figur 6.6.



Kilde: TØI rapport 706/2004

Figur 6.6. Oversikt over andel som mener at ulike sosiale årsaker/ytre press er av betydning for at de velger å kjøre når de er trøtte og uopplagte. Flere svar mulig. (N=719). Prosent.

Svært mange (61,5 prosent) oppgir at "tidsskjemaet må holdes" som grunn til at de kjører selv om de er trøtte og uopplagte. "Forventning fra ledelse/kollegaer" er en annen grunn som får ganske stor oppslutning (40,2 prosent) blant yrkesførerne. Andre årsaker slik som "private hensyn" og "økonomiske grunner" synes å være av mindre betydning når en yrkesfører kjører til tross for at han er trøtt og uopplagt.

7 Kjøre- og hviletidsbestemmelsene

7.1 Omfang og kjennskap til reglene

Bestemmelsen om kjøre- og hviletid gjelder yrkesførere som kjører kjøretøy over 7,5 tonn (Vegdirektoratet 2001). Tabell 7.1 viser intervjupersonenes svar på i hvilken grad disse bestemmelsene gjelder for yrkesførerne (jf. spørsmål 41, vedlegg 3: ”Gjelder reglene for kjøre- og hviletid i din jobb?”).

Tabell 7.1. Intervjupersonenes angivelse av i hvilken grad kjøre- og hviletidsbestemmelsene gjelder for yrkesførerne i utvalget. Prosent.

	Antall	Andel
Ja	797	68,2
Ja, stort sett	106	9,1
Ja, av og til	123	10,5
Vet ikke	10	0,9
Nei	116	9,9
Ubesvart	17	1,5
Totalt	1169	100

Kilde: TØI rapport 706/2004

De fleste i utvalget oppgir at de i en eller annen grad er underlagt kjøre- og hviletidsbestemmelsene (87,8 prosent). At noen av og til ikke er underlagt kjøre- og hviletidsbestemmelsen skyldes nok at dette er førere som veksler på hvilket kjøretøy de kjører. I hvilken grad kjøre- og hviletidsbestemmelsene gjelder avhenger selvfølgelig av type kjøretøy som føreren for det meste kjører: buss, vogntog/lastebil og minibuss/liten lastebil (se vedlegg 1 tabell ⁱⁱⁱ).

Analysen viser at det er ikke er noen signifikant sammenheng mellom i hvilken grad man er underlagt kjøre- og hviletidsbestemmelsene og om man har sovnet bak rattet eller ikke. Dette skyldes trolig at de fleste er underlagt disse bestemmelsene i en eller annen grad.

I undersøkelsen er det også blitt spurt om hvor godt man kjenner reglene for kjøre- og hviletid. Av de 1026 personer som har svart bekreftende på at de i en eller annen grad er underlagt disse reglene, er det 68,9 prosent som oppgir at de kjenner dem godt og 30,7 prosent som svarer at de kjenner dem sånn noenlunde (se vedlegg 1 tabell ^{iv}). De som til enhver tid er underlagt disse reglene har større kjennskap til dem enn yrkesførere som sjeldnere er underlagt reglene (se vedlegg 1 tabell ^v).

7.2 Brudd på kjøre- og hviletidsreglene

Kjøre- og hviletidsbestemmelsen skal sørge for at yrkesførere får tilstrekkelig søvn og hvile før og under et transportoppdrag. Ettersom det å skaffe seg mer søvn er det eneste tiltaket som beviselig kan forhindre innsovning, er det grunn til å tro at brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene øker risikoen for innsovning bak rattet blant yrkesførere. Her ser vi på i hvilken grad brudd forekommer blant respondentene selv, og i hvilken grad de tror det forekommer blant kollegaer. Videre belyses sammenhengen mellom brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene og erfaring med innsovning bak rattet. Dernest undersøkes hva som kan ligge til grunn for at førere bryter kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Til slutt ser vi på om erfaring med innsovning bak rattet varierer med arbeidsforhold/situasjon.

7.2.1 Omfang av brudd

Nedenfor belyses i hvilken grad respondentene selv har brutt bestemmelsene om kjøre- og hviletid og i hvilken grad de mener andre på arbeidsplassen har brutt disse bestemmelsene.

Hele 33 prosent (av de 1026 som er underlagt bestemmelsene) svarer ”Vet ikke” på spørsmålet om andre på arbeidsplassen bryter bestemmelsene. Til sammenlikning er det bare 4 prosent som sier at de ikke vet om de selv bryter bestemmelsene. Dette kan tyde på at en god del yrkesførere faktisk ikke vet om andre bryter reglene eller at de vegrer seg for å eventuelt ”spekulere” i det.

Tabell 7.2 viser i hvilken grad de som *har* svart (ja eller nei) på spørsmålene har brutt bestemmelsene selv og i hvilken grad de mener andre på arbeidsplassen har brutt dem.

Tabell 7.2. Oversikt over i hvilken grad respondentene selv har brutt reglene for kjøre- og hviletid og i hvilken grad de tror andre på arbeidsplassen har brutt reglene for kjøre- og hviletid. De som har svart ”vet ikke” og de som ikke har svart, er utelatt. Prosent.

	Bryter selv	Kollegaer bryter
Ja, ofte/regelmessig	2,0	8,9
Ja, av og til	55,3	50,8
Ja, en gang/sjelden ¹⁾	13,3	28,2
Nei, aldri	29,3	12,1
Totalt	100	100
N=	982	687

¹⁾ Respondentene er spurt om ”én gang” når det gjelder ham/henne selv, ”sjelden” når det gjelder kollegaer på arbeidsplassen.

Kilde: TØI rapport 706/2004

Over halvparten sier de bryter reglene av og til, mens bare 2 prosent oppgir at de bryter dem ofte/regelmessig. Til sammen er det 70,7 prosent som en eller flere ganger har brutt disse reglene. Yrkesførerne mener imidlertid at flere kollegaer har brutt reglene en eller annen gang enn dem selv. 87,9 prosent mener at andre på

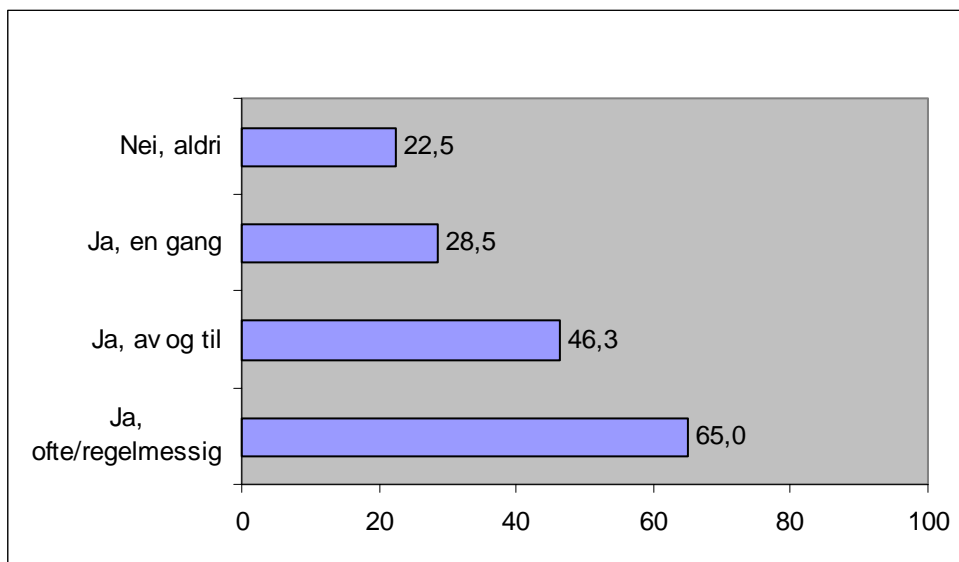
arbeidsplassen har brutt bestemmelsene.²⁰ De tror også at andre kollegaer i større grad bryter reglene ofte/regelmessig enn det de selv gjør (forskjellen er signifikant på 1%-nivå).

I hvilken grad en selv eller kollegaer bryter bestemmelsene, er sensitive spørsmål og vi må følgelig også være varsomme i tolkningene av slike opplysninger. At så mange sier at de ikke vet om kollegaer bryter bestemmelsen kan være en indikasjon på spørsmålet er sensitivt. Det kan også være at føreren underrapporterer i hvilken grad han selv bryter bestemmelsene for kjøre- og hviletid, noe som betyr at forskjellene mellom i hvilken grad man selv og i hvilken grad andre på arbeidsplassen bryter bestemmelsene kan være mindre.

7.2.2 Innsovning bak rattet og brudd på reglene

Som vi så ovenfor er det altså svært mange som bryter kjøre- og hviletidsbestemmelsene, og det er følgelig interessant å se om det har betydning for sannsynligheten for å sovne bak rattet.

Figur 7.1 viser sammenhengen mellom grad av brudd på bestemmelsene og innsovning bak rattet.



Kilde: TØI rapport 706/2004

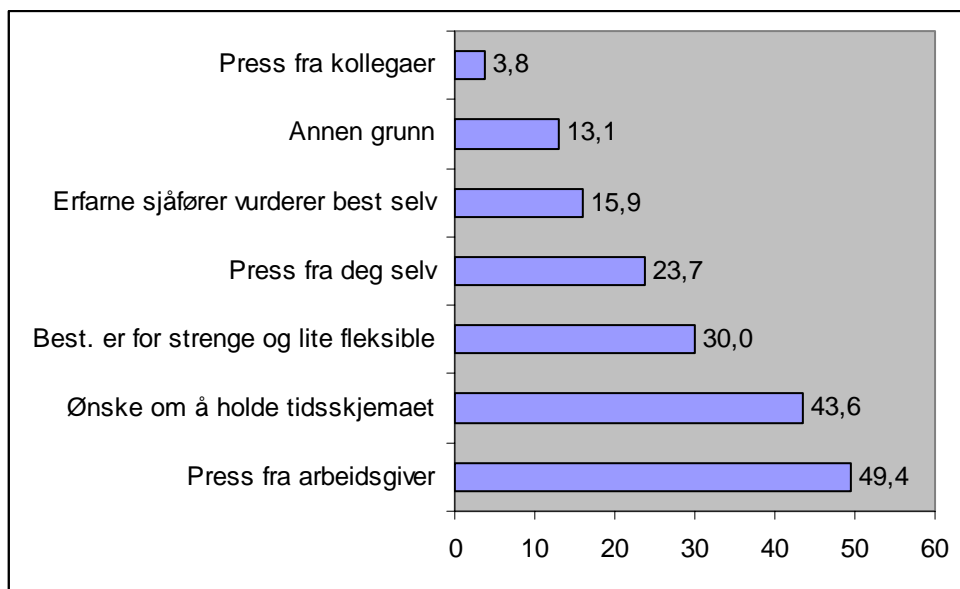
Figur 7.1. Andel som har sovnet etter om og i hvilken grad man har brutt bestemmelsene for kjøre- og hviletid. (N=972). Prosent.

Det er en klar sammenheng mellom i hvilken grad man bryter bestemmelsene og om man har sovnet eller ikke. Figuren viser at sannsynligheten for å sovne øker med hyppigere brudd på bestemmelsene. På den ene siden bekrefter denne sammenhengen at kjøre- og hviletidsbestemmelsene fungerer og på den andre siden viser den at bestemmelsene er noe yrkesførerne bør ta svært alvorlig.

²⁰ Forskjellen er signifikant forskjellig på 1%-nivå.

7.2.3 Sosiale føringer og/eller press seg selv

Ovenfor har vi sett at reglene for kjøre- og hviletid brytes i stort omfang. I undersøkelsen er det også blitt spurt om hva som ligger til grunn for at den enkelte yrkesfører av og til bryter disse reglene. Figur 7.2 gir en oversikt over hvilke (gitte) faktorer som tillegges størst betydning.



Kilde: TØI rapport 706/2004

Figur 7.2. Oversikt over i hvilken grad ulike faktorer tillegges betydning for at reglene for kjøre- og hviletid brytes av og til. Flere svar mulig. (N=982). Prosent.

Press fra arbeidsgiver og ønske om å holde tidsskjemaet er de årsakene flest i utvalget peker på²¹. Dette er faktorer som er knyttet opp til arbeidssituasjonen/ arbeidsforholdet og kan karakteriseres som ytre press. En tredjedel tror at reglene om kjøre- og hviletid brytes fordi de er for strenge og lite fleksible, mens en fjerdedel mener at de brytes på grunn av press fra seg selv (som følge av avlønningssystemet). Noen færre tror reglene brytes fordi erfarne sjåførere vurderer fordelingen mellom kjøring og hvile best selv, mens svært få mener at det skyldes press fra kollegaer. Få tillegger ”andre grunner” betydning, noe som tyder på at årsakene det er blitt spurt om i stor grad dekker hva som faktisk ligger til grunn for at reglene brytes. Ytre press og hvordan man oppfatter reglene vurderes altså som de mest sentrale årsaker til at reglene brytes.

Analysen viser imidlertid at det er forskjeller mellom hvilke faktorer man mener er av betydning for at man bryter reglene og i hvilken grad man faktisk bryter dem (se vedlegg 1 tabell^{vi}). Det er langt flere blant de som aldri eller sjelden (dvs. én gang) bryter reglene som tror at press fra arbeidsgiver er årsaken til at reglene brytes enn blant dem som med jevne mellomrom bryter reglene (ofte/regelmessig/av og til) (58,4 prosent mot 42,7 prosent). Dette tyder på at det er en forskjell mellom hva som *faktiske årsaker* til at reglene brytes og hvilke

²¹ At andelen som oppgir at tidsskjemaet må holdes er langt høyere i et tidligere spørsmål, jf. avsnitt 6.9.2, skyldes trolig at dette spørsmålet ikke utelukkende er rettet mot dem som bryter kjøre- og hviletidsreglene, men mot alle dem som oppgir at det hender de kjører selv om de er trøtte og uopplagte.

oppfatninger som finnes om hva som er årsaken/e²². Blant de som oppgir at de bryter reglene med jevne mellom er det derimot flere som oppgir at bestemmelsene er for strenge og lite fleksible og at det er andre årsaker til at reglene brytes enn det er blant de som sjelden/aldri bryter reglene. Når det gjelder de andre faktorene er det ingen signifikante forskjeller mellom de som bryter reglene med jevne mellomrom og de som sjelden/aldri gjør det. En konklusjon er følgelig at de som bryter reglene med jevne mellomrom opplever mindre press fra arbeidsgiver enn det som kommer til uttrykk når man vurderer alle som er underlagt reglene for kjøre- og hviletid under ett. Til gjengjeld blir det lagt større vekt på at reglene er for strenge og lite fleksible blant de som bryter reglene med jevne mellomrom enn det som kommer til uttrykk når man vurderer utvalget under ett. Dette kan tyde på at brudd på reglene har en viss sammenheng med hvilke holdninger man har til dem.

²² Ettersom de som har aldri har brutt reglene eller bare brutt dem én gang, er det grunn til å tro at disse refererer til hva de *tror* er årsaken til at reglene brytes.

8 Arbeidsforhold og yrkeserfaring blant lastebilførere²³

8.1 Innledning

Resultatene omtalt i kapittel 7 tyder på at en god del yrkesførere opplever et ytre press i sitt arbeid (blant annet fra arbeidsgivere og ønske om å holde tidsskjemaet), noe som igjen bidrar til at de bryter kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Dette gir grunn til å tro at de som er ansatt i en transportbedrift er mer tilbøyelige til å sovne bak rattet enn dem som eier vogntoget/lastebilen selv. Samtidig har en tidligere undersøkelse vist at også de som eier vogntoget/lastebilen selv er utsatt for press, men da fra speditører/oppdragsgivere (Ragnøy og Sagberg 1999). Hvorvidt eieform er av betydning for sannsynligheten for å sovne, belyses nedenfor.

Selv om det er få som oppgir at press fra kollegaer er årsak til at de bryter kjøre- og hviletidsbestemmelsene, har vi likevel undersøkt om størrelse på bedriften (antall ansatte) kan ha betydning for tilbøyeligheten for å sovne bak rattet.

Videre er det grunn til å tro at økt arbeidserfaring, dvs. antall år en person har jobbet som yrkessjåfør, kan redusere risikoen for å sovne bak rattet, både fordi vi har sett at det er en tendens til at unge bilførere sovner oftere enn eldre og fordi erfaring kan gi økt kunnskap om risikoen forbundet med trøtthet og innsovning bak rattet. I det følgende blir disse hypotesene nærmere belyst. Samtidig vil også lengre yrkeserfaring innebære større mulighet for å ha sovnet en eller annen gang, noe vi korrigerer for ved å fokusere på dem som har sovnet i løpet av det siste året.

8.2 Arbeidsforhold

Blant de som er ansatt innen godstransport er det i snitt 81,7 ansatte sjåfører av tunge kjøretøy på arbeidsplassen, og analyser viser at det er ingen signifikant sammenheng mellom hvor mange som jobber på en arbeidsplass og det å ha sovnet bak rattet.

²³ På grunn av en redigeringsfeil i spørreskjema ble bare førere av godstransport spurt om arbeidserfaring (som yrkessjåfør) og arbeidsforhold (eier/ansatt og antall ansatte i bedriften).

Tabell 8.1. Innsovning bak rattet etter eierskap/ansatt blant lastebilførere*. Prosent..

	Eier vogntoget/lastebilen	Er ansatt som sjåfør	Totalt
Har sovnet	37,8	46,6	44,1
Har aldri sovnet	62,2	53,4	55,9
Totalt	100	100	100
N=	135	341	476

*ikke signifikant sammenheng (kji-kvadrattest)

Kilde: TØI rapport 706/2004

Imidlertid er det en nær signifikant ($p=0,08$) tendens til at det er flere blant de som er ansatte som sjåfører som har sovnet bak rattet enn det er blant dem som eier vogntoget/lastebilen selv, noe som kan tyde på at førere som er ansatte i større grad opplever ytre press enn førere som eier vogntoget/lastebilen selv.

8.2.1 Yrkeserfaring

Tabell 8.2. viser gjennomsnittlig antall år som yrkessjåfør blant dem som sovnet i løpet av det siste året, blant dem som har sovnet tidligere og blant dem som aldri har sovnet.

Tabell 8.2. Yrkeserfaring (i gjennomsnittlig antall år) etter erfaring med innsovning. Prosent.

	Gjennomsnitt lig antall år	St. avvik	N	Sig. Test* (t-test)
1 Sovnet siste året	15,0	10,6	79	1:2 $p<0,001$
2 Sovnet tidligere	22,6	11,3	129	2:3 $p<0,001$
3 Aldri sovnet	18,2	11,6	263	1:3 $p<0,05$
Alle (lastebilførere)	18,9	11,7	471	

*Testen viser signifikante forskjeller mellom de ulike de nummererte kategoriene

Kilde: TØI rapport 706/2004

Tabellen bekrefter antagelsen om at lengre yrkeserfaring innebærer større mulighet for å ha sovnet bak rattet en eller annen gang. De som har sovnet en eller annen gang tidligere (sett bort fra det siste året) har lengre yrkeserfaring enn dem som aldri har sovnet. Forskjellen er signifikant. Ved å ta utgangspunkt i dem som har sovnet det siste året, korrigerer vi derimot for at lengre yrkeserfaring øker muligheten for å ha sovnet. De som har opplevd å sovne i løpet av det siste året har kortere yrkeserfaring enn dem som aldri har sovnet (forskjellen er signifikant), noe som kan tyde på at de med lengre yrkeserfaring takler trøtthet bak rattet bedre enn de som har mindre yrkeserfaring. Hvor lang yrkeserfaring man har er trolig sterkt korrelert med hvilken alder man har. Analyser av alder viste den samme tendensen – at yngre oftere sovner bak rattet enn de eldre.

DEL 3:

9 Drøfting og konklusjoner

9.1 Innsøvning bak rattet

De fleste, både blant privatbilister og blant yrkesførere, har erfaring med trøtthet og innsøvning bak rattet, enten ved at de faktisk har opplevd å sovne bak rattet eller at de har vært så trøtte at de har vært redde for å sovne mens de kjørte bil. Litt overraskende er det at yrkesførere generelt i mindre grad har opplevd å sovne bak rattet enn det private bilister har gjort²⁴. Yrkesførere kjører mer enn vanlige privatbilister og man skulle tro at også mulighetene for å sovne er tilsvarende større, noe som blir bekreftet av analyser i prosjektet som viser at sannsynligheten for å sovne øker med hvor ofte man kjører bil i hverdagen (privatbilister). Tidligere undersøkelser har også vist at trøtthet og innsøvning bak rattet er et betydelig problem blant yrkesførere. En undersøkelse har vist at mer enn 50 prosent av godsførere som driver langtransport har opplevd å sovne bak rattet minst én gang i løpet av sin yrkeskarriere (European Transport Safety Council 2001 i Amundsen og Sagberg 2003). En annen undersøkelse har videre vist at nærmere 50 prosent godsførere av langtransport opplevde trøtthet i løpet av sin siste tur (Williamson et al 2001 i Amundsen og Sagberg 2003).

I denne undersøkelsen har vi imidlertid sett på både bussførere og lastebilførere, og det er store forskjeller mellom de to gruppene når det gjelder innsøvning bak rattet. Blant bussførere er det 31,8 prosent som har opplevd å sovne bak rattet en eller annen gang mot 44,3 prosent blant lastebilførerne. Når vi ser på lastebilførere alene stiller dermed yrkesførere og privatbilister mer likt i forhold til erfaring med innsøvning.

Hvorfor ikke andelen som har opplevd å sovne er større for yrkesførere generelt enn for privatbilister kan ha sammenheng med at andelen blant privatbilistene i dette utvalget som har sovnet kan være høyere enn det som er reelt for befolkningen. Den mulige utvalgsskjevheten kan, som påpekt innledningsvis, ha sammenheng med en viss selvseleksjon i utvalget som følge av hvordan undersøkelsen ble presentert.

Tall for innsøvning bak rattet *i løpet av det siste året* gir trolig et bedre bilde av forskjellene mellom ulike typer førere. Også når det gjelder innsøvning det siste året, er det forskjeller mellom ulike typer yrkesførere: 15,3 prosent av lastebilførerne sovnet en eller flere ganger det siste året opp mot 11,4 prosent blant bussførerne. Det er også en tendens til flere yrkesførere generelt (13,2 prosent) har sovnet i løpet av det siste året enn private bilister (11 prosent), selv om forskjellen ikke er signifikant. At det også er signifikant flere lastebilførere som har sovnet det siste året enn det er blant private bilister (henholdsvis 15,3

prosent mot 11 prosent), tyder på at sannsynligheten for å sovne øker noe med hvor mye man kjører (og dermed mulighetene til å sovne)²⁵.

At det ikke er større forskjeller mellom lastebilførere og private bilister når det gjelder innsovning, selv om lastebilførere sannsynligvis har langt flere muligheter til å sovne bak rattet, kan også skyldes at yrkesførere nettopp på grunn av mye kjøring i det daglige er mer bevisst på problemet knyttet til trøtthet og at de også er bedre rustet til å takle trøttheten på rett tidspunkt.

Uavhengig av hvor store forskjellene er, har undersøkelsen vist at innsovning bak rattet er et utbredt problem både blant private bilister og yrkesførere

9.1.1 Innsovning bak rattet blant private bilister

For private bilister øker som nevnt sannsynligheten for å sovne med hvor mye man kjører bil, både privat og i jobb.

Det kan forklare hvorfor det er forskjeller mellom menn og kvinner som har opplevd å sovne ettersom kvinner kjører mindre bil enn menn (Hjorthol 1999, Lian 2002). Sannsynligheten for å sovne er større for de yngste og for de eldste. At de yngste aldersgruppene er mest utsatt for å sovne kan ha sammenheng med deres livsstil. Denne livsfasen er ofte preget av sene kvelder og mindre søvn. Foruten uteliv, kan dette også skyldes at unge gjerne har mer ubekvemme arbeidstider enn eldre i mer stabile jobber. Det er for eksempel grunn til å tro at studenter med deltidsjobber gjerne jobber på andre tider av døgnet enn eldre arbeidstakere. En annen hypotese er at vernepliktjenesten blant de yngre kan medføre lange kjøreturer fram og tilbake mellom hjemsted/oppholdssted under permisjon og tjenestested. Hvorfor de eldste er overrepresentert blant de som har sovnet det siste året, vet vi ikke, men det kan ha å gjøre med at eldre blir mer slitne av å kjøre bil.

I forlengelse av hypotesen knyttet til ”ubekvemme” arbeidstider, har vi sett at det å jobbe på kvelds/nattetid øker sannsynligheten for å sovne bak rattet. Dette har trolig sammenheng med at de som kjører hjem etter endt jobb på kveldstid er trøttere enn dem som kjører hjem etter en jobb på dagtid. En annen forklaring kan være at kollektivtilbudet gjerne er dårligere på kvelds-/nattetid og at det følgelig er flere av dem som har kvelds-/nattarbeid som kjører egen bil til og fra jobb, noe som igjen øker muligheten for å sovne.

²⁵ En forklaring på hvorfor andelen lastebilførere som har sovnet en eller annen gang likevel ikke er høyere enn den for private bilister, kan kanskje tilbakeføres til selve spørsmålsstillingen: yrkesførere har oppgitt i hvilken grad de har sovnet bak rattet som yrkessjåfør, mens privatbilister har oppgitt i hvilken grad de har sovnet en eller annen gang siden de tok førerkortet. Hvis gjennomsnittlig antall år med førerkort blant privatbilister er høyere enn gjennomsnittlig antall år i arbeid som yrkessjåfør blant yrkesførere, vil privatbilister ha hatt mulighet til å sovne bak rattet *i en lengre periode* enn det yrkesførere har. At gjennomsnittsalderen er høyere blant yrkesførere enn blant privatbilister, gir grunn til å tro at dette ikke er tilfellet. Høyere gjennomsnittsalder blant yrkesførere vil derimot ha motsatt effekt på sannsynligheten for å ha sovnet bak rattet (dvs. høyere alder – større mulighet for å opplevd å sovne en eller annen gang), noe som igjen tilsier at andelen blant yrkesførere skulle vært høyere enn den for private bilister.

Hvorvidt man har opplevd å sovne eller ikke, har også sammenheng med *hvor mye* man jobber. De er som jobber heltid har i større grad opplevd å sovne enn de som jobber deltid, noe som trolig har sammenheng med at de som jobber mer sannsynligvis også kjører mer. Hvor mye man jobber kan følgelig sies å ha en indirekte effekt på innsøvning.

9.1.2 Innsøvning bak rattet blant yrkesførere

Som nevnt er det færre bussførere som har opplevd å sovne bak rattet enn lastebilførere. Forskjellene kan trolig tilbakeføres til hvordan henholdsvis bussførere og lastebilførere kjører, noe som er blitt belyst ved å se på forskjeller i distanser (nærtransport/langtransport). Det er grunn til å tro at de som kjører nærtransport kjører kortere intervaller om gangen og at de følgelig har flere stopp i løpet av en arbeidsdag (for eksempel mange bussførere). Sannsynligheten for å sovne er større blant de som kjører langtransport enn blant de som kjører nærtransport, noe som tyder på at det er vanskeligere å sovne når man har hyppigere stopp og at det er lettere å sovne når man kjører over lengre strekninger av gangen uten stopp. De fleste bussførere kjører nærtransport (83 prosent), noe som trolig forklarer hvorfor færre av bussførerne sovner bak rattet.

Også blant yrkesførerne er sannsynligheten for å sovne størst blant de yngste og blant de med minst yrkeserfaring. Yngre har gjerne mindre yrkeserfaring enn de eldre, noe som kan tyde på at eldre, grunnet lengre yrkeserfaring, i større grad er bevisste på trøttheten og vet hvordan de skal takle den når de begynner å merke at de er trøtte. De fleste av yrkesførerne sier seg også enig i at økt yrkeserfaring gjør dem bedre rustet til å takle trøtthet bak rattet.

På bakgrunn av analyser av lastebilførere, er det lite som tyder på at størrelsen på arbeidsplassen og førers tilknytning til arbeidsplassen, har betydning for en yrkesførers sannsynlighet for å sovne bak rattet. Det er imidlertid en tendens til at yrkesførere som er ansatte i større grad har opplevd å sovne bak rattet enn yrkesførere som eier vogntoget/lastebilen selv.

9.2 Kunnskap om risiko, konsekvenser og betydningen av søvn

Både blant privatbilister og blant yrkesførere er det en generell oppfatning om at innsøvning bak rattet kan skje hvem som helst, selv om det i begge førergruppene er noe usikkerhet knyttet til hvorvidt unge i større grad enn eldre er mer utsatte for innsøvning og i hvilken grad menn er mer utsatte enn kvinner. I snitt antar yrkesførerne og privatbilistene at henholdsvis 36 og 40 av 100 bilførere har opplevd å sovne bak rattet, noe som ligger nær opp til andelen som fremkommer i denne undersøkelsen. Generelt tyder dette på at de fleste førerne er klar av at de selv kan rammes, og at de er klar over hvor utbredt fenomenet er.

Innsøvningsulykker er mer alvorlige enn andre ulykker (Sagberg 1999, Moe 1999), noe det er knyttet noe usikkerhet til i begge førergruppene. Yrkesførerne synes imidlertid å være noe mer klar over hvor alvorlig slike ulykker er enn privatbilister (50 prosent mot 30 prosent er enige i at slike ulykker er mer alvorlige enn andre, jf. kapittel 2.5). At førerne ikke har tilstrekkelig kunnskap om

hvor alvorlige innsovningsulykker er, kan forhindre førerne fra å ta trøttheten bak rattet ”på alvor” når den melder seg mens de kjører bil.

Forskning har vist at for lite søvn er den viktigste årsaken til trøtthet og innsovning bak rattet (Sagberg et al 2004). De fleste privatbilister og yrkesførere synes å være klar over dette. På spørsmål om hva som påvirker sannsynligheten for å sovne, er det for lite søvn over en lengre periode og det å ha vært våken lenge som oppgis som de mest sentrale faktorene. Hvor stor betydning for lite søvn har for kjøringen, kommer også til uttrykk ved at de fleste er enige i påstanden om at ”24 timer uten søvn reduserer kjøreevnen like mye som 1 i promille”. Både privatbilister og yrkesførere er splittet i oppfatningen av betydningen av ”tilstrekkelig søvn natten før en lengre kjøretur”. Forskning har imidlertid vist at hvordan søvnen har vært natten før har stor betydning for tilstanden dagen etter (Sagberg et al 2004). Generelt er bilførerne klar over søvnens betydning for trøtthet og innsovning bak rattet, men det kan tyde på at noe mer informasjon om hvor viktig søvnen natten før en lengre kjøretur er, særlig blant privatbilister som i mindre grad tar hensyn til dette.

9.3 Kunnskap og atferd – teori og praksis

Som på så mange områder er det ikke nødvendigvis et samsvar mellom hva man vet/tror og hva man faktisk gjør, slik er det også når det gjelder trøtthet. Flere av spørsmålene i undersøkelsene egner seg til å belyse i hvilken grad førerne handler i tråd med kunnskapen/oppfatninger de har. Eventuelle årsaker til at førerne ikke handler i tråd med den kunnskap eller de oppfatninger de har, er også blitt belyst i prosjektet.

9.3.1 Tiltak – teori og praksis

Selv om de fleste, både privatbilister og yrkesførere, synes å være innforstått med risikoen for selv å rammes av innsovning og også med betydningen av for lite søvn og det å ha vært våken for lenge, er det likevel svært mange som oppgir at det hender de kjører videre selv om de er trøtte og uopplagte. Yrkesførerne tar imidlertid i noe større grad affære når de merker at de er trøtte enn det privatbilistene gjør. Det er færre blant yrkesførerne som oppgir at det hender de kjører videre enn det er blant privatbilistene (61,5 prosent mot 73,3 prosent). De fleste yrkesførerne er underlagt kjøre- og hviletidsbestemmelsene, noe som kan forklare forskjellen mellom yrkesførere og privatbilister i hvordan de forholder seg til trøtthet bak rattet. At yrkesførerne også i større grad er klar over alvorlighetsgraden knyttet til innsovningsulykker kan være en annen forklaring.

Å sørge for tilstrekkelig søvn natten før en lengre kjøretur, er et av de viktigste hensynene (det viktigste er å unngå alkohol) både for privatbilister og yrkesførere for å unngå trøtthet bak rattet. Det er imidlertid langt flere yrkesførere enn privatbilister som faktisk tar hensyn til dette før en lengre kjøretur, noe som igjen tyder på at yrkesførerne kan være mer bevisste på problemet med trøtthet bak rattet eller at de tar det mer alvorlig.

Selv om de fleste både blant yrkesførerne og blant privatbilistene mener at mangel på søvn over en lengre periode er den faktoren som har størst betydning for

sannsynligheten for å sovne, er det få som faktisk sørger for nok søvn over en lengre periode i forkant av en slik tur, trolig fordi dette er vanskelig å planlegge.

Også når det gjelder hva førerne gjør underveis når de begynner å merke at de er trøtte, synes det å være lite samsvar mellom det de vet/tror og det de faktisk gjør i forhold til trøtthet. På dette området er det kun mindre forskjeller mellom privatbilister og yrkesførere. Tiltak som vurderes som lite effektive, slik som ulike gjøremål inne i bilen (for eksempel lukke opp vinduet, sette på musikk, snakke med seg selv/synge med mer), er blant de vanligste tiltakene i faktiske situasjoner, mens det er som nevnt er få som stopper for å ta en blund, et tiltak som vurderes som svært effektivt²⁶. At få faktisk bytter på å kjøre, selv om dette blir vurdert som et svært effektivt tiltak, skyldes trolig at mulighetene for å bytte fører ikke alltid er tilstede i en reell situasjon. Undersøkelsen viser imidlertid at en del privatbilister hadde en slik mulighet som de ikke benyttet seg av i forkant av innsøvningen da 15 % av dem som sovnet oppga at de byttet fører *etter* at de hadde våknet fra innsøvningen.

At det er lite samsvar mellom hva man faktisk vet kan forhindre innsøvning og det man faktisk gjør, kan tyde på at mange biter tennene sammen og kjører videre – av ulike grunner - i håp om at dette skal gå greit. For mange privatbilister er det at det er kort tur eller at det er kort avstand igjen til reisemålet som er medvirkende til at de fortsetter å kjøre selv om de er trøtte. For yrkesførerne er forhold knyttet til vegen/strekningen av mindre betydning. Derimot kan det se ut som at sosiale føringer og ytre press er avgjørende for om yrkesførere kjører videre selv om de er trøtte og uopplagte. At tidsskjemaet må holdes og forventninger fra ledelse/kolleger er blant de hyppigste sosiale føringene som nevnes. Men også private bilister opplever et visst press, selv om det er vanskelig å si i hvilken grad dette er press fra en selv eller fra omverdenen. De viktigste føringene som nevnes er det at de må holde en avtale og de må komme fram innen rimelig tid.

Bare når det gjelder å stoppe og gå ut av bilen er det et visst samsvar mellom oppfatning og atferd, da dette blir vurdert som et svært effektivt tiltak samtidig som mange, både blant yrkesførere og privatbilister faktisk også gjorde dette siste gang/den gangen de begynte å merke at de var trøtte mens de kjørte. Det å stoppe bilen og gå ut (enten bare for pausens skyld eller for også å spise) kan ha en viss virkning på kort sikt da det er signifikant flere som gjør dette blant dem som ikke sovnet enn dem som faktisk sovnet den gangen/siste gang de begynte å merke at de var trøtte (blant privatbilister).²⁷

²⁶ Henholdsvis 13 prosent og 26,7 prosent blant private bilister og yrkesførere oppga at de stoppet og tok seg en blund den gangen/siste gang de var så trøtte at de var redde for å sovne mens de kjørte. Blant private bilister og yrkesførere var det henholdsvis 70 og 75,5 prosent som vurderte dette som et effektivt tiltak.

²⁷ På grunn av allerede nevnte redigeringsfeil i skjemaet for yrkesførere, ble bare yrkesførere som hadde sovnet i løpet av det siste året bedt om å besvare spørsmålene om hva de gjorde den gangen/siste gangen de begynte å merke at de var trøtte. Da dette utvalget er lite, N=109, er det vanskeligere å få signifikante utslag i sammenlikninger med dem som ikke sovnet når det gjelder hva de foretok seg da de begynte å merke at de var trøtte.

9.3.2 Medisinbruk – teori og praksis

Både blant privatbilistene og blant yrkesførerne er det få som har oppgitt at de bruker eller har brukt medisiner med rød varseltrekant, noe som kan bety, som allerede nevnt, at spørsmålet er blitt tolket som et spørsmål om *vaner*, men man kan heller ikke se bort i fra at det er få som vet hva medisiner med rød varseltrekant betyr og hva som skiller slike medisiner fra andre.

I begge førergruppene er det stor grad av enighet om at bruk av medisiner har stor betydning for sannsynligheten for å sovne. Samtlige, både blant yrkesførerne og blant privatbilistene, av dem som har brukt eller som bruker medisin med rød varseltrekant vet at slik medisin ikke skal benyttes i forbindelse med bilkjøring.. Både blant privatbilister og blant yrkesførere er det likevel en del (henholdsvis 25 og 34,7 prosent) som vedkjenner seg at de har kjørt etter å ha tatt medisin merket med rød varseltrekant. De fleste handler altså i tråd med den kunnskapen de har om slik medisin, men tatt i betraktning at slik medisin er trafikkfarlig, er andelen som kjører etter inntak av slik medisin foruroligende høy.

9.3.3 Lovgivning – teori og praksis

Det finnes forskjellige lovbestemmelser som regulerer bilkjøring i forhold til trøtthet og hvile. Vegtrafikklovens paragraf 21 er generell og regulerer bilkjøring ved trøtthet blant alle typer førere (Vegtrafikklovgivningen 2003). De fleste yrkesførerne er i tillegg underlagt egne bestemmelser for kjøre og hviletid (Vegdirektoratet 2001).

Halvparten av *privatbilistene* vet ikke at det er ulovlig å kjøre når man er trøtt, og en fjerdedel tror at det ikke er ulovlig og en tilsvarende andel vet ikke om det er ulovlig. De fleste (to tredjedeler) av de som kjenner til lovbestemmelsen oppgir likevel at det hender de kjører selv om de er trøtte og uopplagte. Her er det imidlertid ikke tatt hensyn til om det er en kort eller lang tur. Det kan tenkes at andelen som oppgir at det hender de kjører når de er trøtte selv om det er ulovlig er lavere på lengre kjøreturer. De fleste begrunner atferden med at de vurderer risikoen best selv.

Blant *yrkesførerne* er det flere (60 prosent) som kjenner til regelverket noe som antagelig skyldes de fleste yrkesførerne er underlagt kjøre- og hviletidsbestemmelsene (87,8 prosent). Men nettopp fordi de er yrkesførere synes andelen som har kjennskap til den generelle lovbestemmelsen å være overraskende lav. Også blant yrkesførerne er det flest som begrunner atferden med at de vurderer risikoen best selv.

Av de yrkesførerne som i en eller annen grad er underlagt *kjøre- og hviletidsbestemmelsene*, har de fleste (68,9 prosent) svart at de kjenner dem godt, mens de resterende kjenner dem sånn noenlunde. De fleste yrkesførere (74,5 prosent) er også enig i at overtredelse av hvile- og kjøretidsbestemmelsen øker ulykkesrisikoen. Til tross for dette er det svært mange som likevel bryter reglene, og denne undersøkelsen dokumenterer klart at brudd på reglene øker sannsynligheten for å sovne. Hvorfor det ikke er større samsvar mellom kunnskap og atferd på dette området, begrunnes blant annet med sosiale føringer/ytre press – særlig er det ledelsen/arbeidsgiverne og tidsskjemaet som får skylden. At bestemmelsene om kjøre- og hviletid er for strenge og lite fleksible er imidlertid en hyppigere

begrunnelse blant de som bryter bestemmelsene ofte og av og til enn blant dem som sjelden/aldri gjør det. Dette kan tyde på at holdningene til reglene er av betydning for om de brytes eller ikke.

9.4 Konklusjon

Det synes å være generelt god kunnskap blant både privatbilister og yrkesførere når det gjelder både risikoen for å bli utsatt for innsovning, betydningen av for lite søvn og hva de kan foreta seg både i forkant og underveis for å forhindre innsovning. Men når det gjelder tiltak både i forkant og underveis, er det lite samsvar mellom det de vet/tror virker og det de gjør. Yrkesførerne synes i noen grad å ta affære i forhold til trøtthet enn det privatbilistene gjør. De fleste synes å være innforstått med risikoen knyttet til medisinbruk og bilkjøring, men slik tallene i denne undersøkelsen tyder på at det er få som faktisk bruker medisin i forbindelse med bilkjøring. Svært få, både blant privatbilistene og blant yrkesførerne kjenner til den generelle lovbestemmelsen som regulerer bilkjøring i forhold til trøtthet. At så mange (de fleste) til tider kjører selv om de er trøtte til tross for at de er innforstått med risikoen for innsovning, er kanskje et tegn på at trøttheten ikke blir tatt helt på alvor og at de kanskje overvurderer sin egen evne til å takle trøttheten. De fleste som vet at det er ulovlig å kjøre, men som kjører når de er trøtte, mener også at de vurderer best risikoen best selv. Undersøkelsen har imidlertid vist at yrkesførere som bryter kjøre- og hviletidsbestemmelsene har større sannsynlighet for å sovne.

At innsovning er et utbredt fenomen til tross for kunnskap om risiko og vurdering av egne evner, kan tyde på at bilførerne ikke har tilstrekkelig kunnskap om *når* man skal reagere på trøttheten. Men, som denne undersøkelsen har vist, kan det også være mange sosiale føringer som spiller inn. At kunnskapen om risikoen forbundet med trøtthet skyves i bakgrunn til fordel for ulike sosiale føringer, kan også tyde på at trøttheten ikke tas alvorlig – nok.

Referanser

- Amundsen, A og F. Sagberg 2003. *Hours of service regulations and the risk of fatigue- and sleep-related road accidents. A literature review*. TØI-rapport 659/2003. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Dinges, D., G. Maislin og H. van Dongen 2001. Chronic sleep restriction: Relation of sleepstructure to daytime sleepiness and performance. *Sleep* 24, A28.
- Hjorthol, R. 1999. *Daglige reiser på 90-tallet. Analyser av de norske reisevaneundersøkelsene fra 1991/92 og 1997/98*. TØI-rapport 436/1999. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Lian, J-I. 2002. *RVU 2001. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Reiseomfang og transportmiddelbruk*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Moe, D. 1999. *Dybdeanalyse av møte- og utforkjøringsulykker på rette strekninger i 80- og 90-sonen med død eller alvorlig skade*. SINTEF rapport A99559. Trondheim: SINTEF Bygg- og miljøteknikk.
- Oron-Gilad, O. og D Shinar 2000. Driving fatigue among military truck drivers. *Accident analysis and Prevention*. Vol 3F (4), 195-209.
- Ragnøy, A. og F. Sagberg 1999. *Vogntog, kjøreatferd og kjøretøytilstand. Betydningen av sjåførenes arbeidssituasjon og rammebetingelser i næringen*. TØI-rapport 468/1999. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Sagberg, F. 1998. Mange bilførere dupper av bak rattet. *Samferdsel*, 37(8), 12-13.
- Sagberg, F. 1999. Road accidents caused by drivers falling asleep. *Accident Analysis and Prevention*, 31(6),639-649.
- Sagberg, F., P. Jackson, H-P Krüger, A. Muzet og A J Williams 2004 *Fatigue, sleepiness and reduces alertness as risk factors in driving*. Deliverable D-P4.2 fra EU-prosjektet Immortal. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Sagberg F. og T. Bjørnskau (2003) *Innsovning bak rattet – medvirkende faktorer*. Arbeidsdokument SM/1483/2003. Transportøkonomisk institutt. Oslo.
- Vegdirektoratet 2001. *Kjøre- og hviletider. Regelverk, fortolkninger, praksis mv*. Håndbok 228. Oslo: Vegdirektoratet.
- Vegtrafikklovgivningen 2003. 2003. Oslo: Cappelen.

*Trøtte typer på tur. Trøtthet og innsovning bak rattet –
erfaring, kunnskap og atferd blant private bilister og yrkesførere*

Vedlegg 1: Tabeller

ⁱ Tabell 1. Oversikt over sammenhengen mellom erfaring med innsovning og trøtthet bak rattet og i hvilken grad man mener det å sovne kan skje hvem som helst. I prosent. N=1490. Ubesvarte utelatt.

	Har sovnet		Har ikke sovnet		Total
	Har sovnet siste år	Har sovnet tidligere	Redd for å sovne	Verken sovnet/redd	
Uenig	3,0	5,5	12,8	19,6	10,2
Verken enig/uenig	9,6	10,0	21,3	24,8	16,6
Enig	87,3	84,5	65,9	55,6	73,2
	100	100	100	100	100
	166	509	601	214	1490

ⁱⁱⁱ Tabell 2. Type transport etter type kjøretøy. N=1064. Ubesvarte utelatt.

	Vogntog/lastebil			Totalt
	Buss	bil	Minibuss/liten lastebil	
Nærtransport	82,9	48,5	89,5	71,4
Langtransport	17,1	51,5	10,5	28,6
Totalt	100	100	100	100
N=	619	369	76	1064

ⁱⁱⁱ Tabell 3. I hvilken grad man er underlagt kjøre- og hviletidsbestemmelsene etter type kjøretøy som respondenten benytter for det meste. N=1092.

	Vogntog/lastebil			Totalt
	Buss	bil	Minibuss/liten lastebil	
Ja	64,3	81,1	50,0	69,0
Ja, stort sett	10,7	5,9	6,3	8,8
Ja, av og til	13,9	4,3	11,3	10,4
Vet ikke	0,6	1,4	1,3	0,9
Nei	9,3	6,8	28,8	9,9
Ubesvart	1,1	0,5	2,5	1,0
Totalt	100	100	100	100
N=	642	370	80	1092

For førere av vogntog/lastebil gjelder bestemmelsene stort sett hele tida, for bussførere gjelder de noe sjeldnere, mens førere av minibuss/liten lastebil i minst grad er underlagt disse bestemmelsene

^{iv} Tabell 4. Oversikt over I hvilken grad respondentene kjenner til kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

	Andel
Ja, jeg kjenner dem godt	68,9
Ja, jeg kjenner dem sånn noenlunde	30,7
Nei	0,2
Ubesvart	0,2
Totalt	100
N=	1026

^v Tabell 5. Hvor godt man kjenner reglene for kjøre- og hviletid etter i hvilken grad man er underlagt reglene. N=1169.

	Ja, stort Ja, av og						Totalt
	Ja	sett	til	Vet ikke	Nei	Ubesvart	
Ja, jeg kjenner dem godt	72,1	61,3	54,5	20,0	40,5	53	65,4
Ja, jeg kjenner dem sånn noenlunde	27,4	38,7	45,5	80,0	52,6	18	33,1
Nei	0,3				6,9		0,9
Ubesvart	0,3					29,4	0,6
Totalt	100	100	100	100	100	100	100
N=	797	106	123	10	116	17	1169

^{vi} Tabell 6. Sammenhengen mellom hvilke føringer man mener er av betydning og i hvilken grad man bryter bestemmelsene om kjøre- og hviletid. N=995.

	Bryter		Totalt
	ofte/regelmessig/av og til	Bryter sjelden/aldri	
Press fra arbeidsgiver om å komme fort nok fram**	42,7 (567)	58,4 (428)	49,4 (995)
Press fra deg selv på grunn av avlønningssystemet	25,2 (567)	21,7 (428)	23,7 (995)
Press fra kollegaer	4,1 (567)	3,0 (428)	3,6 (995)
Ønske om å holde tidsskjemaet	44,1 (567)	42,8 (428)	43,5 (995)
Bestemmelsene om kjøre- og hviletid er altfor strenge og lite fleksible**	35,6 (567)	23,4 (428)	30,4 (995)
Erfarne sjåførere mener at de vurderer fordelingen av kjøring og hvile best selv	15,5 (567)	16,8 (428)	16,1 (995)
Annen grunn**	15,9 (567)	9,1 (428)	13,0 (995)

**p=0,001 (kji-kvadrattest)

Vedlegg 2: Spørreskjema privatbilister

Spørreundersøkelse til ^fnavn^ ^enavn^ fra TNS Gallup (GallupPanelet) - 47645

Kjære deltager,

Takk for at du tar deg tid til å delta på denne undersøkelsen. Undersøkelsen du nå har mottatt gjennomføres av Vegdirektoratet – og handler om søvn og risiko forbundet med bilkjøring. Vi ønsker kun snakke med deg som har sertifikat. Dersom du ikke har sertifikat, ønsker vi deg velkommen til senere undersøkelser.

Vedlagt vil du finne en link til den siden spørreskjemaet ligger. Svarene avgir du ved å klikke i boksen utenfor det svaret du vil avgi.

Du vil etter å ha fullført denne undersøkelsen motta 8 poeng på kontoen, og poengkontoen vil være oppdatert innen to uker. Vi beklager den korte tidsfristen, men vi er svært takknemlige dersom du har anledning til å svare innen mandag 22. oktober 2003.

TNS Gallup er Norges største markedsanalyse-selskap og gjennomfører markedsundersøkelser for både offentlige og private organisasjoner og bedrifter. TNS Gallup forholder seg til enhver tid til gjeldende lover og regler, samt bransjens etiske retningslinjer. Hvis du ønsker å lese deres retningslinjer for ivaretagelse av personvern hensyn, finner du dem på :
<http://www.tns-gallup.no/cawi/personvern.htm>.

Har du spørsmål vedrørende denne undersøkelsen kan du kontakte Audun Skeidsvoll på e-post: audun.skeidsvoll@tns-gallup.no eller på telefon 23 29 16 71. Har du spørsmål av teknisk art angående denne undersøkelsen, sender du en mail tilbake til avsender: galluppanelet@tns-gallup.no. Og skulle du ha spørsmål om ditt medlemskap (passord, poeng osv.) i GallupPanelet kan du kontakte oss på: panelsupport@tns-gallup.no.

Lykke til!

Med vennlig hilsen
Audun Skeidsvoll
Avdelingsleder

Spm 1. RESPONSEID

+
|
+

Spm 2. RESPID

+
|
+

Spm 3. STATUS

+
|
+

Spm 4. INTERVIEW START

+
|
+

Spm 5. INTERVIEW END

+
|
+

Spm 6. SID

+
|
+

Spm 7. NAME

+
|
+

Spm 8. LANGUAGE

```

+-----+
|       |
|       |
|       |
|       |
|       |
|       |
+-----+
    
```

Spm 9. EMAIL

+
|
+

Spm 10. KJONNX

```

+---+
|   |
|   |
+---+
    
```

Spm 11. Fødselsdato

```

+---+---+---+
|   |   |   |
|   |   |   |
|   |   |   |
+---+---+---+
    
```

Spm 12. Hva er din høyeste fullførte skolegang?

Grunnskoleutdanning (10-årig grunnskole, 7-årig folkeskole eller lignende).	1513	125	8.3%
Videregående utdanning (Allmennfag, yrkesskole eller annet).....		568	37.5%
Universitets-/høgskoleutda- nning med inntil 4 års varighet.....		482	31.9%
Universitets-/høgskoleutda- nning med mer enn 4 års varighet.....		338	22.3%
Ubesvart.....		0	0.0%

Spm 13. Fylke				Spm 15. Omtrent hvor stor er denne husstandens samlede brutto årsinntekt (før skatt og fradrag)?			
Østfold.....	1513	79	5.2%	Under 200.000 kroner.....	1513	88	5.8%
Akershus.....		199	13.2%	200.000 - 399.999 kroner...		309	20.4%
Oslo.....		187	12.4%	400.000 - 599.999 kroner...		490	32.4%
Hedmark.....		46	3.0%	600.000 - 799.999 kroner...		382	25.2%
Oppland.....		53	3.5%	800.000 - 999.999 kroner...		137	9.1%
Buskerud.....		79	5.2%	1 million kroner eller mer.		58	3.8%
Vestfold.....		71	4.7%	Ubesvart.....		49	3.2%
Telemark.....		52	3.4%	-----			
Aust-Agder.....		25	1.7%	Spm 16. Hva er din sivilstatus?			
Vest-Agder.....		40	2.6%	Gift.....	1513	734	48.5%
Rogaland.....		138	9.1%	Registrert partner.....		4	0.3%
Hordaland.....		154	10.2%	Samboende.....		281	18.6%
Sogn og Fjordane.....		28	1.9%	Ugift.....		381	25.2%
Møre og Romsdal.....		87	5.8%	Tidligere gift (Separert/S-			
Sør-Trøndelag.....		102	6.7%	kilt/Enke/Enkemann).....		112	7.4%
Nord-Trøndelag.....		40	2.6%	Ubesvart.....		1	0.1%
Nordland.....		64	4.2%	-----			
Troms.....		47	3.1%	Spm 17. PUID			
Finnmark.....		22	1.5%				
Utlandet.....		0	0.0%				
Ubesvart.....		0	0.0%				

Spm 14. Hva er din hovedkilde til livsopphold?							
Inntektsgivende arbeid.....	1513	1172	77.5%				
Alderspensjonist.....		2	0.1%				
For tiden arbeidsledig/Arbeidstrygd..		39	2.6%				
Annen type trygd.....		60	4.0%				
Elev, student.....		187	12.4%				
Hjemneværende/Husarbeid i hjemmet.....		19	1.3%				
Forsørget.....		14	0.9%				
Annet.....		13	0.9%				
Ubesvart.....		7	0.5%				

				Spm 18. Fornavn			
				Spm 19. Etternavn			
				Spm 20. INTERN			

Spm 21. STAT

```

+---+
|   |
|   |
+---+

```

Spm 22. Har du sertifikat?

Ja.....	1513	1513	100.0%
Nei.....	0	0	0.0%
Ubesvart.....	0	0	0.0%

Spm 23. Har du noen gang opplevd å sovne (eller duppe av et kort øyeblikk) mens du har kjørt bil?

Ja.....	1513	678	44.8%
Nei.....	835	55.2%	
Ubesvart.....	0	0.0%	

Spm 24. Har det skjedd i løpet av de siste 12 månedene?

Ja.....	678	166	24.5%
Nei.....	512	75.5%	
Ubesvart.....	0	0.0%	

Spm 25. Hvor mange ganger?

```

+---+---+
|   |   |
|   |   |
+---+---+

```

Spm 26. Tenk på den gangen du sovnet eller siste gang du sovnet. Hvordan merket du det på deg selv? Flere kryss mulig

begynte å gjespe.....	678	261	38.5%
begynte å blunke oftere....	270	39.8%	
begynte å bevege på kroppen for å holde meg våken.....	270	39.8%	
begynte å fryse.....	28	4.1%	
vanskelig å konsentrere seg om bilkjøringen.....	277	40.9%	
kom i en drømmeliknende tilstand.....	174	25.7%	
vanskelig å holde øynene oppe.....	457	67.4%	
annet.....	25	3.7%	
husker ikke.....	12	1.8%	

Spm 27. Hvordan merket du det på kjøringen din? Flere kryss mulig

feiloppfattelse av vegen eller trafikk.....	678	83	12.2%
langsom reaksjon på hendelser i trafikken (eller lengre reaksjonstid)	215	31.7%	
kjørte for fort eller for sakte.....	136	20.1%	
skjenet ut på veiskulder...	333	49.1%	
skjenet ut i feil kjørebane	97	14.3%	
annet.....	19	2.8%	
husker ikke.....	24	3.5%	
merket ingenting på kjøringen.....	98	14.5%	

Spm 28. Gjorde du noe for ikke å sovne da du begynte å merke at du var trøtt? Flere kryss mulig			Spm 30. Hva gjorde du da du våknet igjen?		
Gjorde ingenting.....	678	34	5.0%	Fortsatte å kjøre (uten stans).....	653 167 25.6%
Drakk kaffe.....		102	15.0%	Tok en kort pause.....	242 37.1%
Drakk brus.....		87	12.8%	Parkerte bilen og sov litt.	152 23.3%
Drakk vann.....		61	9.0%	Stoppet for å spise og drikke litt.....	89 13.6%
Spiste søtsaker.....		69	10.2%	Byttet sjåfør.....	97 14.9%
Spiste mat mens jeg kjørte.		25	3.7%	Stoppet og kjørte videre dagen etter.....	10 1.5%
Stoppet for å spise.....		46	6.8%	Annet.....	27 4.1%
Begynte å snakke med meg selv/synge.....		171	25.2%	-----	
Begynte å kjøre fortere eller kjøre forbi biler....		21	3.1%	Spm 31. Hvis du ikke har sovnet bak rattet, har det allikevel hendt at du har følt deg så trøtt at du har vært redd for å sovne?	
Stoppet og gikk ut av bilen		318	46.9%	Ja.....	835 602 72.1%
Stoppet og tok en blund....		150	22.1%	Nei.....	214 25.6%
Lukket opp vinduet.....		371	54.7%	Husker ikke.....	19 2.3%
Satte på aircondition-anlegget.....		31	4.6%	Ubesvart.....	0 0.0%
Satte på musikk.....		250	36.9%	-----	
Ba en passasjer snakke/underholde meg.....		81	11.9%	Spm 32. Tenk på siste gang du var redd for å sovne, hvordan merket du på deg selv at du var trøtt? Flere kryss mulig	
Byttet sjåfør.....		94	13.9%	begynte å gjespe.....	602 304 50.5%
Snakket i mobiltelefonen...		17	2.5%	begynte å blunke oftere....	265 44.0%
Annet.....		33	4.9%	begynte å bevege på kroppen (for eksempel å vri på kroppen og/eller å lene seg forover) for å holde meg våken.....	221 36.7%
-----				begynte å fryse.....	52 8.6%
Spm 29. Førte det at du sovnet til en ulykke (skade på bil, gjenstand eller person)?				vanskelig å konsentrere seg om bilkjøringen.....	258 42.9%
Ja.....	1513	24	1.6%	kom i en drømmeliknende tilstand.....	78 13.0%
Nei.....		653	43.2%	vanskelig å holde øynene oppe.....	247 41.0%
Ubesvart.....		836	55.3%	annet.....	14 2.3%
-----				husker ikke.....	5 0.8%
-----				-----	

Spm 33. Hvordan merket du det på kjøringen din? Flere kryss mulig

feiloppfattelse av vegen eller trafikk.....	602	62	10.3%
langsom reaksjon på hendelser i trafikken (eller lengre reaksjonstid)		220	36.5%
kjørte for fort eller for sakte.....		167	27.7%
skjenet ut på veiskulder...		74	12.3%
skjenet ut i feil kjørebane		13	2.2%
annet.....		25	4.2%
merket ingenting på kjøringen.....		197	32.7%
husker ikke.....		29	4.8%

Spm 34. Hva gjorde du for ikke å sovne? Flere kryss mulig

Gjorde ingenting.....	602	17	2.8%
Drakk kaffe.....		95	15.8%
Drakk brus.....		61	10.1%
Drakk vann.....		74	12.3%
Spiste søtsaker.....		41	6.8%
Spiste mat mens jeg kjørte.		18	3.0%
Stoppet for å spise.....		62	10.3%
Begynte å snakke med meg selv/synge.....		135	22.4%
Begynte å kjøre fortere eller kjøre forbi andre biler.....		6	1.0%
Stoppet og gikk ut av bilen		327	54.3%
Stoppet og tok en blund....		81	13.5%
Lukket opp vinduet.....		297	49.3%
Satte på aircondition-anlegget.....		47	7.8%
Satte på musikk.....		215	35.7%
Ba en passasjer snakke/underholde meg.....		85	14.1%
Byttet sjåfør.....		112	18.6%
Snakkert i mobiltelefonen...		8	1.3%
Stoppet og kjørte videre dagen etter.....		20	3.3%
Annet.....		19	3.2%

Spm 35. Har du brukt eller bruker du medisiner med rød varsel trekant?

Ja.....	1513	344	22.7%
Nei.....		1162	76.8%
Vet ikke.....		7	0.5%
Ubesvart.....		0	0.0%

Spm 36. Har du brukt slike medisiner med rød varsel trekant i løpet av det siste året?

Ja.....	344	191	55.5%
Nei.....		140	40.7%
Vet ikke.....		3	0.9%
Ubesvart.....		10	2.9%

Spm 37. Vet du at medisiner med rød varsel trekant ikke bør benyttes i forbindelse med bilkjøring?

Ja.....	344	342	99.4%
Nei.....		2	0.6%
Ubesvart.....		0	0.0%

Spm 38. Hvor har du fått informasjon om dette fra? Flere kryss mulig

Fra lege.....	342	172	50.3%
Fra apotek.....		114	33.3%
Lest på esken/informasjon i esken.....		309	90.4%
Fra andre.....		85	24.9%
Vet ikke.....		4	1.2%

Spm 39. Har du noen gang kjørt etter at du har tatt medisiner med rød varsel trekant selv om du visste at dette kunne være farlig?

Nei, aldri.....	344	246	71.5%
Ja, en gang.....		31	9.0%
Ja, flere ganger.....		55	16.0%
Vet ikke.....		10	2.9%
Ubesvart.....		2	0.6%

Spm 40. Hender det at du egentlig er før trøtt og uopplagt til å kjøre, men kjører likevel? Flere kryss mulig

Ja, hvis det er en kort tur	1513	657	43.4%
Ja, hvis det er en strekning jeg kjenner godt.		160	10.6%
Ja, hvis det er kort vei igjen til reisemålet.....		376	24.9%
Ja, hvis det er en strekning med rumlestriper som kan vekke meg hvis jeg skulle sovne.....		6	0.4%
Ja, for jeg regner med at det går greit når jeg først begynner å kjøre.....		186	12.3%
Ja, av andre grunner.....		179	11.8%
Nei, aldri.....		404	26.7%

Spm 41. Hvor ofte føler du at du må kjøre selv om du egentlig er veldig trøtt og uopplagt?

5 ganger i uka eller mer...	1098	4	0.4%
1-4 ganger i uka.....		18	1.6%
1-3 ganger i måneden.....		92	8.4%
1-2 ganger i kvartalet.....		191	17.4%
1 gang pr. halvår.....		270	24.6%
Sjeldnere.....		522	47.5%
Ubesvart.....		1	0.1%

Spm 42. Hva skyldes det at du eventuelt velger å kjøre til tross for at du er veldig trøtt og uopplagt? Flere kryss mulig

ønsker å komme meg fort hjem fra jobb.....	1098	248	22.6%
ønsker å komme fram innen rimelig tid i forbindelse med weekendtur (for eksempel hyttetur eller besøk hos venner/foreldre).		354	32.2%
jobber som sjåfør og må få gjort ferdig jobben.....		25	2.3%
må holde en avtale.....		424	38.6%
annet.....		215	19.6%

Spm 43. Er det ulovlig å kjøre når man er trøtt og sliten?

Ja.....	1513	750	49.6%
Nei.....		394	26.0%
Vet ikke.....		368	24.3%
Ubesvart.....		1	0.1%

Spm 44. Hender det at du kjører når du er trøtt selv om du vet at det er ulovlig?

Nei, jeg kjører aldri når jeg trøtt/sliten.....	750	219	29.2%
Ja, jeg vurderer risikoen best selv.....		401	53.5%
Ja, det er umulig å avdekke/kontrollere.....		121	16.1%
Ubesvart.....		9	1.2%

Spm 45.I hvilken grad tror du følgende faktorer/forhold påvirker sannsynligheten for at føreren kan sovne?

	1. I liten grad	2	3	4	5	6	7. I stor grad	8. Ube- svart
Lite søvn natta før	31	101	168	211	344	296	347	15
Lite søvn over en lengre periode	10	11	31	79	178	350	840	14
Lang sammenhengende-	10	32	60	156	367	416	460	12
Kraftig måltid før/under-	115	224	290	381	264	134	80	25
Bruk av medisiner	22	28	54	134	270	434	549	22
Slitsom og/eller hektisk dag	18	84	158	331	436	335	133	18
Lenge siden man har sovet	3	16	43	122	257	499	553	20
Inntak av alkohol kvelden før	44	80	159	265	291	324	321	29
At starttidspunkte-	102	210	223	334	325	177	124	18

Spm 46.I hvilken grad tror du følgende faktorer/forhold påvirker sannsynligheten for at føreren kan sovne?

	1. I liten grad	2	3	4	5	6	7. I stor grad	8. Ube- svart
Lite trafikk	138	185	217	295	368	203	90	17
Lav fartsgrense (i forhold til-	222	308	289	249	193	131	102	19
Monoton vegstreking /~	30	63	114	190	406	442	261	7
Lysforhold (for eksempel flatt-	98	188	291	373	315	161	71	16
Mørke	56	97	161	260	366	365	186	22
Køkjøring på landevei-	97	195	218	296	312	234	144	17

Spm 47. For at du ikke skal sovne/bli trøtt under en lengre kjøretur, i hvilken grad tar du hensyn til følgende faktorer i forkant av turen:

	1. I liten grad	2	3	4	5	6	7. I stor grad	8. Ube- svart
Å få tilstrekkelig-	26	45	107	237	392	374	324	8
Å unngå eller være moderat i-	11	31	78	139	176	362	707	9
Din egen døgnrytme (om d-	189	229	232	315	246	167	127	8
Å planlegge stopp underveis	72	81	144	249	346	350	264	7
Å unngå tyngre måltider rett før	180	226	273	364	217	152	86	15
Å få tilstrekkelig-	202	266	233	283	220	176	123	10

Spm 48. Hvor effektive mener du følgende tiltak er for å hindre at man sovner bak rattet (gjelder hva man kan gjøre underveis)

	1. Svært lit-	2	3	4	5	6	7. Svært effekt-	8. Ube- svart
Drikke kaffe	63	123	212	386	383	214	115	17
Sette på høy musikk	79	177	309	428	303	151	44	22
Åpne vinduet	14	42	142	310	479	352	163	11
Stoppe og gå ut av bilen	3	4	22	63	211	487	719	4
Stoppe for å spise	35	112	194	334	363	294	158	23
Be eventuelle passasjerer-	21	93	174	339	392	334	146	14
Snakke i mobiltelefon	417	372	284	219	123	56	25	17
Begynne å snakke med seg-	136	290	323	337	250	120	40	17
Stoppe og ta en blund	46	47	64	108	182	429	626	11
Drikke vann	71	155	226	360	338	253	85	25
Bytte på å kjøre dersom flere er-	6	3	12	22	74	312	1078	6
Kjøre fortere	895	272	145	90	57	26	14	14
Ta noen forbikjøringer	1014	243	112	62	30	24	13	15
Spise søtsaker og/eller drikke-	334	315	272	263	184	98	29	18
Unngå at eventuelle-	173	187	264	306	267	197	107	12
Unngå å spise et tyngre måltid-	117	224	343	389	180	152	95	13

Spm 49. Av 100 bilførere, hvor mange tror du har opplevd å sovne bak rattet? Angi ett tall

+	+	+	+	+
+	+	+	+	+

Spm 50. Av 100 trafikkulykker, hvor mange tror du skyldes at en fører har sovnet bak rattet? Angi et antall

+	+	+	+	+
+	+	+	+	+

Spm 51. Av 100 kollisjonsulykker, hvor mange tror du skyldes innsovning? Angi et antall

```

+---+---+---+
|   |   |   |
+---+---+---+

```

Spm 52. Av 100 utforkjøring, hvor mange tror du skyldes innsovning? Angi et antall

```

+---+---+---+
|   |   |   |
+---+---+---+

```

Spm 53. I hvilken grad er du enig/uenig i følgende påstander:

	1. Helt uenig	2	3	4	5	6	7. Helt enig	8. Ubesvart
Å sovne bak rattet kan skje~	66	92	94	157	221	238	641	4
Det er bare folk med søvnsykdomme~	1114	252	70	37	12	13	11	4
Det er bare folk som er i dårlig~	992	304	111	48	30	12	11	5
Menn er mer utsatt enn~	601	243	148	273	137	61	41	9
Unge er mer utsatt enn eldre~	664	324	196	210	63	37	13	6
Ulykker som skyldes~	184	181	223	473	206	154	87	5
De fleste av ulykkene som~	227	352	302	452	101	47	21	11
Rumlestriper vil vekke føreren~	31	91	181	253	390	365	195	7
24 timer uten søvn reduserer~	44	43	71	222	213	408	505	7

Spm 54. Når tok du førerkortet for personbil? Angi årstall (4 siffer)

```

+---+---+---+
|   |   |   |
+---+---+---+

```

Spm 56. Har du inntektsgivende arbeid?

Ja, på heltid.....	1513	1108	73.2%
Ja, på deltid.....		233	15.4%
Nei.....		172	11.4%
Ubesvart.....		0	0.0%

Spm 55. Hvor ofte kjører du bil?

5 ganger i uka eller mer...	1513	1133	74.9%
3-4 ganger i uka.....		151	10.0%
1-2 ganger i uka.....		100	6.6%
1-3 ganger i måneden.....		68	4.5%
Sjeldnere.....		57	3.8%
Aldri.....		3	0.2%
Ubesvart.....		1	0.1%

Spm 57. Hvor mange timer jobber du i gjennomsnitt per uke? Antall timer

```

+---+---+---+
|   |   |   |
+---+---+---+

```

Spm 58. Hvilken form for arbeidstidsordning har du?

ordinær arbeidstid (8-16 eller liknende, mandag til fredag).....	1341	938	69.9%
skift eller turnus eller annen ordning.....		400	29.8%
Ubesvart.....		3	0.2%

Spm 59. Må du utføre deler av ditt arbeid på kveldstid/nattetid (dvs. mellom kl. 18.00 og 06.00)?

Ja.....	1341	695	51.8%
Nei, aldri.....		645	48.1%
Ubesvart.....		1	0.1%

Spm 60. Hvor ofte har du kveldsog /eller nattarbeid i løpet av en 4-ukesperiode? Vil du anslå det til over eller under halvparten av arbeidsdagene?

Halvparten eller mer.....	695	177	25.5%
Under halvparten.....		515	74.1%
Ubesvart.....		3	0.4%

Spm 61. Har du et arbeid som medfører bilkjøring? (Kjøring til og fra jobb ikke medregnet)

Ja, jobber som sjåfør.....	1341	49	3.7%
Ja, kjører av og til i jobben.....		522	38.9%
Nei.....		767	57.2%
Ubesvart.....		3	0.2%

Spm 72. Kjønn

Mann.....	833	833	100.0%
Kvinne.Ubesvart.....		0	0.0%

Vedlegg 3: Spørreskjema yrkessjåfører



Statens vegvesen

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Kjersti Danielsen Nordgård -

Vår referanse:
2003/03505-077

Deres referanse:

Vår dato
16.10.2003

Kjære fører av tung bil

Årlig skjer det flere alvorlige trafikkulykker som skyldes at føreren er trøtt eller har sovnet. Statens vegvesen ser alvorlig på problemet og ønsker å sette inn tiltak mot dette. Ett slikt tiltak er å gi førerne informasjon som gjør dem oppmerksom på problemet, og som kan være til hjelp slik at de unngår å sovne bak rattet.

For å kunne gi hensiktsmessig informasjon må vi ha kjennskap til førernes kunnskap og oppfatning om problemet. Det gir oss mulighet til å gi informasjon som førerne faktisk har nytte av og å tilpasse informasjonen til ulike grupper av førere. For å få kjennskap til hva førerne vet og hvilke oppfatninger de har, trenger vi hjelp fra førerne, dvs de som kjenner problemet på kroppen.

Av den grunn gjennomfører vi to spørreundersøkelser. Den ene retter seg mot privatbilister. Den andre som du nå blir bedt om å delta i, er rettet mot førere av tunge kjøretøy. Vi ville sette stor pris på om du tok deg tid til å besvare det vedlagte spørreskjemaet. Du er selvfølgelig ikke nødt til å besvare det, men hvis mange lar være å svare vil vårt datagrunnlag bli dårlig og det vil gå ut over kvaliteten på det informasjonsarbeidet vi ønsker å gjøre. Vi trenger derfor svar fra alle, også deg.

I undersøkelsen vil du være anonym, dvs at ingen kan vite hva du har svart på spørsmålene.

Vedlagt er en ferdig frankert og adressert svarkonvolutt som du kan bruke. De besvarte skjemaene sendes til TNS Gallup som lager en datafil ut fra alle svarene fra skjemaene. Denne datafilen sendes videre til Transportøkonomisk institutt (TØI) som vil foreta den videre analysen av de innkomne data.

På forhånd takk for at du vil hjelpe oss!

Med vennlig hilsen,
Statens vegvesen
Vegdirektoratet

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

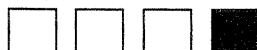
Telefon 22 07 35 00
Telefaks 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Orq.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsenqfare 6A
OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordvn 18
9815 VADSØ
Telefon 78 94 15 50
Telefaks 78 95 33 52

YRKESFØRERE

Kunnskap om søvn og risiko





Gallup garanterer anonymitet!

I undersøkelsen er du sikret full anonymitet, og TNS Gallup garanterer at besvarelsen behandles fortrolig slik at vår oppdragsgiver ikke på noen måte vil ha mulighet til se hvem som har svart. Etter at du har fylt ut ditt skjema og lagt det i konvolutten, send besvarelsen til TNS Gallup. Alle spørreskjemaene blir tilintetgjort etter bruk. TNS Gallup Institutt arbeider i henhold til konsesjon gitt av Datatilsynet, og vi er underlagt taushetsplikt.

Hvordan du skal besvare skjemaet?

Nesten alle spørsmål skal besvares på samme måte - ved å **krysse av** for det svaralternativet som passer best. I enkelte tilfeller kan det være slik at ingen av svarmulighetene passer helt for deg. Merk da av for det svaralternativet som ligger nærmest. Det vil være til stor hjelp for oss om du er nøyaktig når du setter kryss i boksene, og at du bruker blå penn.

Slik skal tall skrives:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	0
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Slik skal kryss settes: **LYKKE TIL!**

Med vennlig hilsen og på forhånd takk for hjelpen!

TNS Gallup

Audun Skeidsvoll

Prosjektleder



1. **Har du noen gang opplevd å sovne (eller duppe av et kort øyeblikk) som fører av et tungt kjøretøy?**

- Ja..... 1
 Nei - GÅ TIL SPM 9..... 2

2. **Har det skjedd i løpet av de siste 12 månedene?**

- Ja..... 1
 Nei - GÅ TIL SPM 9..... 2

3. **Hvor mange ganger?**

--	--	--

4. **Tenk på den gangen du sovnet eller siste gang du sovnet, hvordan merket du på deg selv at du var trøtt? (sett ett eller flere kryss)**

- Begynte å gjespe..... 1,
 Begynte å blunke oftere..... 2,
 Begynte å bevege på kroppen (for eksempel å "vri" på kroppen og/eller å lene seg forover) for å holde meg våken..... 3,
 Begynte å fryse..... 4,
 Vanskelig å konsentrere seg om bilkjøringen..... 5,
 Kom i en drømmeliknende tilstand..... 6,
 Vanskelig å holde øynene oppe..... 7,
 Annet..... 8,
 Husker ikke..... 9,

5. **Hvordan merket du det på kjøringen din? (sett ett eller flere kryss)**

- Feiloppfattelse av vegen eller trafikk..... 1,
 Langsom reaksjon på hendelser i trafikken..... 2,
 Kjørte for fort eller for sakte..... 3,
 Skjenet ut på veiskulder..... 4,
 Skjenet ut i feil kjørebane..... 5,
 Annet..... 6,
 Husker ikke..... 7,
 Merket ingenting på kjøringen..... 8,

6. **Gjorde du noe for ikke å sovne da du merket at du var trøtt? (sett ett eller flere kryss)**

- Gjorde ingenting..... 1,
 Drakk kaffe..... 2,
 Drakk brus..... 3,
 Drakk vann..... 4,
 Spiste søtsaker..... 5,
 Spiste mat mens jeg kjørte..... 6,
 Stoppet for å spise..... 7,
 Begynte å snakke med meg selv/synge..... 8,
 Begynte å kjøre fortere eller kjøre forbi biler..... 9,
 Stoppet og gikk ut av kjøretøyet..... 10,
 Stoppet og tok en "blund"..... 11,
 Lukket opp vinduet..... 12,
 Satte på aircondition-anlegget..... 13,
 Satte på musikk..... 14,
 Ba en passasjer snakke/"underholde" meg..... 15,
 Snakket i mobiltelefonen..... 16,
 Annet..... 17,

7. **Førte det at du sovnet til en ulykke (skade på bil, gjenstand eller person)?**

- Ja -GÅ TIL SPM 11..... 1
 Nei..... 2

8. **Hva gjorde du da du våknet igjen? (sett ett eller flere kryss)**

- Forsatte å kjøre (uten stans)..... 1,
 Tok en kort pause..... 2,
 Parkerte og sov litt..... 3,
 Stoppet for å spise og drikke litt..... 4,
 Stoppet og kjørte videre dagen etter..... 5,
 Annet..... 6,



9. Hvis du **IKKE** har sovnet bak rattet, har det allikevel hendt at du har følt deg så trøtt at du har vært redd for å sovne mens du har kjørt et tungt kjøretøy?

- Ja..... 1
- Nei - GÅ TIL SPM 11..... 2
- Husker ikke - GÅ TIL SPM 11..... 3

10. Tenk på siste gang du var redd for å sovne (men ikke sovnet), hvordan merket du på deg selv at du var trøtt? (sett ett eller flere kryss)

- Begynte å gjespe..... 1,
- Begynte å blunke oftere..... 2,
- Begynte å bevege på kroppen (for eksempel å "vri" på kroppen og/eller å lene seg forover) for å holde meg våken..... 3,
- Begynte å fryse..... 4,
- Vanskelig for å konsentrere meg om bilkjøringen..... 5,
- Kom i en drømmliknende tilstand..... 6,
- Vanskelig å holde øynene oppe..... 7,
- Husker ikke..... 8,
- Annet..... 9,

11. Hvordan merket du det på kjøringen din? (sett ett eller flere kryss)

- Feiloppfattelse av veien eller trafikk..... 1,
- Langsom reaksjon på hendelser i trafikken..... 2,
- Kjørte for fort eller for sakte..... 3,
- Skjenet ut på veiskulder..... 4,
- Skjenet ut i feil kjørebane..... 5,
- Annet..... 6,
- Husker ikke..... 7,
- Merket ingenting på kjøringen..... 8,

12. Hva gjorde du for ikke å sovne da du merket at du var trøtt? (sett ett eller flere kryss)

- Gjorde ingenting..... 1,
- Drakk kaffe..... 2,
- Drakk brus..... 3,
- Drakk vann..... 4,
- Spiste søtsaker..... 5,
- Spiste mat mens jeg kjørte..... 6,
- Stoppet for å spise..... 7,
- Begynte å snakke med meg selv/synge..... 8,
- Begynte å kjøre fortere eller kjøre forbi biler..... 9,
- Stoppet og gikk ut av kjøretøyet..... 10,
- Stoppet og tok en "blund"..... 11,
- Lukket opp vinduet..... 12,
- Satte på aircondition-anlegget..... 13,
- Satte på musikk..... 14,
- Ba en passasjer snakke/"underholde" meg..... 15,
- Snakket i mobiltelefonen..... 16,
- Stoppet og kjørte videre dagen etter..... 17,
- Annet..... 18,

Kunnskap og adferd

13. Har du brukt eller bruker du medisiner med rød varseltrekant?

- Ja..... 1
- Nei - Gå til spørsmål 18..... 2
- Vet ikke - Gå til spørsmål 18..... 3

14. Har du brukt slike medisiner (dvs. medisiner med rød varseltrekant) i løpet av det siste året?

- Ja..... 1
- Nei..... 2
- Vet ikke..... 3



15. **Vet du at medisiner med rød varseltekant ikke bør benyttes i forbindelse med bilkjøring?**
- Ja..... 1
 Nei - GÅ TIL SPM18..... 2
16. **Hvor har du fått informasjon om dette fra (sett ett eller flere kryss)**
- Fra lege..... 1,
 Fra apotek..... 2,
 Lest på esken/Informasjon i esken..... 3,
 Fra andre..... 4,
 Vet ikke..... 5,
17. **Har du noen gang kjørt etter at du har tatt medisiner med rød varseltekant selv om du visste at dette kunne være farlig? (sett ett kryss)**
- Nei, aldri..... 1
 Ja, en gang..... 2
 Ja, flere ganger..... 3
 Vet ikke..... 4
18. **Hender det at du egentlig er før trøtt og uopplagt til å kjøre, men kjører likevel? (sett ett eller flere kryss)**
- Ja, hvis det er en kort tur..... 1,
 Ja, hvis det er en strekning jeg kjenner godt..... 2,
 Ja, hvis det er kort vei igjen til reisemålet..... 3,
 Ja, hvis det er en strekning med rumlestriper som kan vekke meg hvis jeg skulle sovne..... 4,
 Ja, for jeg regner med at det går greit når jeg først begynner å kjøre..... 5,
 Ja, av andre grunner..... 6,
 Nei, aldri - GÅ TIL SPØRSMÅL 21..... 7,
19. **Hva skyldes det at du eventuelt velger å kjøre til tross for at du er veldig trøtt og uopplagt? (sett ett eller flere kryss)**
- Tidsskjema må holdes..... 1,
 Økonomiske grunner..... 2,
 Private hensyn..... 3,
 Forventning fra ledelse/kolleger..... 4,
 Annet..... 5,
20. **Hvor ofte føler du at du må kjøre selv om du egentlig er veldig trøtt og uopplagt? (sett ett kryss)**
- 5 ganger i uka eller mer..... 1
 1 - 4 ganger i uka..... 2
 1 - 3 ganger i måneden..... 3
 1 - 2 ganger i kvartalet..... 4
 1 gang pr. halvår..... 5
 Sjeldnere..... 6
 Aldri..... 7
21. **Er det ulovlig å kjøre når man er trøtt? (sett ett kryss)**
- Ja..... 1
 Nei - GÅ TIL SPM 23..... 2
 Vet ikke - GÅ TIL SPM 23..... 3
22. **Hender det at du kjører når du er trøtt selv om du vet at det er ulovlig? (sett ett kryss)**
- Nei, jeg kjører aldri når jeg er trøtt..... 1
 Ja, men jeg vurderer risikoen best selv..... 2
 Ja, men det er umulig å avdekke..... 3



23.I hvilken grad tror du følgende faktorer/forhold påvirker sannsynligheten for at føreren kan sovne (angi på en skala)

	I liten grad	2	3	4	5	6	I stor grad
Lite søvn natta før	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Lite søvn over en lengere periode	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Lang sammenhengende kjøring	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Kraftig måltid før/under kjøreturen	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Bruk av medisiner	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Slitsom og/eller hektisk dag	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Lenge siden man har sovnet	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Inntak av alkohol kvelden før	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
At starttidspunktet er feil i forhold til førers døgnrytme (A og B mennesker)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7

24.Trafikkforhold/omgivelser

	I liten grad	2	3	4	5	6	I stor grad
Lite trafikk	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Lav fartsgrense (i forhold til den fartsgrensen du mener strekningen tåler)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Monoton vegstrekning/ensformige omgivelser	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Lysforhold (for eksempel "flatt lys", dvs. lettskyet eller overskyet)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Mørke	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Køkjøring på landevei ("Kjedelig kjøring")	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7

25.For at du ikke skal sovne/bli trøtt under en lengere kjøretur, i hvilken grad tar du hensyn til følgende faktorer i forkant av turen. (angi på en skala)

	I liten grad	2	3	4	5	6	I stor grad
Å få tilstrekkelig søvn natten før	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Å unngå eller å være moderat i forhold til alkohol kvelden før	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Å planlegge stopp underveis	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Å unngå tyngre måltider rett før kjøreturen	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Å få tilstrekkelig søvn i en lengre periode før en slik tur (dvs. i 3-4 netter i forkant)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7



26. Hvor effektive mener du følgende tiltak er for å hindre at man sovner bak rattet (gjelder hva man kan gjøre underveis) (angi på en skala)

	Svært lite effektivt	2	3	4	5	6	Svært effektivt
Drikke kaffe	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Sette på høy musikk	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Åpne vinduet	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Stoppe og gå ut av bilen	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Stoppe for å spise	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Be eventuelle passasjerer snakke til deg	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Snakke i mobiltelefon	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Begynne å snakke med seg selv/syng	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Stoppe og ta en "blund"	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Drikke vann	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Bytte på å kjøre dersom flere er med på turen	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Kjøre fortere	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Ta noen forbikjøringer	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Spise søtsaker og/eller drikke brus	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Unngå at eventuelle passasjerer sovner (da man gjerne blir enda trøttere selv)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Unngå å spise et tyngre måltid underveis	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7

27. Av 100 privatbilister, hvor mange tror du har opplevd å sovne bak rattet? (angi et tall)

29. Av 100 trafikkulykker, hvor mange tror du skyldes at en fører av et tungt kjøretøy har sovnet bak rattet? (angi et tall)

28. Av 100 yrkesførere, hvor mange tror du har opplevd å sovne bak rattet (angi et tall)

30. Av 100 utforkjøringer, hvor mange tror du skyldes at en fører av et tungt kjøretøy har sovnet bak rattet?

31. I hvilken grad er du enig/uenig i følgende påstander ? (angi på en skala)

	Helt uenig	2	3	4	5	6	Helt enig
Å sovne bak rattet kan skje hvem som helst	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Det er bare folk med søvnsykdommer/søvnproblemer som sovner bak rattet	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Det er bare folk som er i dårlig fysisk form som sovner bak rattet	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Menn er mer utsatt enn kvinner for å sovne bak rattet	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Unge er mer utsatt enn eldre for å sovne bak rattet	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Ulykker som skyldes innsovning bak rattet er mer alvorlig enn andre ulykker	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
De fleste av ulykkene som skyldes innsovning bak rattet forekommer om dagen	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Rumlestriper vil vekke føreren hvis hun/han sovner bak rattet	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
24 timer uten søvn reduserer kjøreevnen like mye som 1 i promille	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Overtredelse av kjøre- og hvilebestemmelsene øker ulykkesrisikoen	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
Lang kjøreeerfaring gjør deg bedre rustet til å takle trøtthet bak rattet	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7

32. Hva slags type transport driver du?

- Nærtransport (dvs. transport innen en radius på 150 km fra utgangspunkt)..... 1
- Langtransport (dvs. transport utenfor en radius på 150 km fra utgangspunkt)..... 2

33. Hva slags type kjøretøy kjører du for det meste i jobben din?

- Buss..... 1
- Lastebil/vogntog..... 2
- Minibuss/liten lastebil..... 3

34. Driver du med godstransport?

- Ja..... 1
- Nei - GÅ TIL SPM 38..... 2

35. Hvor lenge har du jobbet som yrkessjåfør? (angi antall år sammenlagt)

--	--	--

36. Hva slags type transport driver du?

- Løyvetransport (kjører for andre bedrifter/oppdragsgivere)..... 1
- Egentransport (kjører for bedrift som frakter egen last)..... 2
- Begge deler..... 3

37. Hvordan er du tilknyttet bedriften du kjører for?

- Eier vogntoget/lastebilen selv - GÅ TIL SPM 40..... 1
- Er ansatt som sjåfør..... 2

38. **Hvor mange førere av tunge kjøretøy er det på din arbeidsplass? (angi et antall)**

--	--	--

39. **Har arbeidsgiver satt i gang tiltak for eksempel i form av kurs eller delt ut informasjonsbrosjyrer om problemer knyttet til innsovning bak rattet?**

Ja..... 1
 Nei..... 2

40. **Kjenner du til reglene om kjøre- og hviletid? (sett ett kryss)**

Ja, jeg kjenner dem godt..... 1
 Ja, jeg kjenner dem sånn
 noenlunde..... 2
 Nei..... 3

41. **Gjelder reglene for kjøre- og hviletid i din jobb? (sett ett kryss)**

Ja..... 1
 Ja, stort sett..... 2
 Ja, av og til..... 3
 Vet ikke..... 4
 Nei -GÅ TIL SPM 45..... 5

42. **Har du selv brutt bestemmelsene om kjøre- og hviletid? (sett ett kryss)**

Ja, ofte/regelmessig..... 1
 Ja, av og til..... 2
 Ja, en gang..... 3
 Nei, aldri..... 4
 Vet ikke..... 5

43. **Bryter andre på arbeidsplassen din bestemmelsene om kjøre- og hviletid? (sett ett kryss)**

Ja, ofte/regelmessig..... 1
 Ja, av og til..... 2
 Ja, men sjelden..... 3
 Nei, aldri..... 4
 Vet ikke..... 5

44. **Bestemmelsene for kjøre- og hviletid blir av og til brutt. Hva tror du er grunnen(e) til dette?**

Press fra arbeidsgiver om å
 komme fort nok fram..... 1,
 Press fra deg selv på grunn av
 avlønningssystemet..... 2,
 Press fra kollegaer..... 3,
 Ønske om å holde tidsskjemaet..... 4,
 Bestemmelsene om kjøre- og
 hviletid er altfor strenge og lite
 fleksible..... 5,
 Erfarne sjåfører mener at de
 vurderer fordelingen av kjøring og
 hvile best selv..... 6,
 Annen grunn, hvilken..... 98,

--

Bakgrunn

45. **Hva er din alder ?**

--	--

46. **Kjønn**

- | | | |
|-------------|--------------------------|---|
| Mann..... | <input type="checkbox"/> | 1 |
| Kvinne..... | <input type="checkbox"/> | 2 |

47. **I Utdanning**

- | | | |
|------------------------------------|--------------------------|---|
| Grunnskole..... | <input type="checkbox"/> | 1 |
| Videregående utdanning..... | <input type="checkbox"/> | 2 |
| Unniversitets-/Høgskoleutdanning.. | <input type="checkbox"/> | 3 |

48. **Din sivilstatus**

- | | | |
|--------------------------------------|--------------------------|---|
| Gift..... | <input type="checkbox"/> | 1 |
| Samboende..... | <input type="checkbox"/> | 2 |
| Ugift..... | <input type="checkbox"/> | 3 |
| Tidligere gift/skilt/enke/enkemann.. | <input type="checkbox"/> | 4 |

49. **Hvor mange personer er det i husstanden, medregnet deg selv?**

--	--	--



Takk for at du har tatt deg tid til å fylle ut skjemaet! Bruk den vedlagte konvolutten for å sende skjemaet inn til oss. Konvolutten er ferdig frankert.

