

## **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.