

Hva mener yrkessjåførene om kjøre- og hviletid?

- En undersøkelse av hvordan kjøre- og hviletidsreguleringen i norsk lastebilnæringen oppleves av sjåførene.



Harald Bergland og Thomas Gressnes



PROSJEKTRAPPORT. Oktober 2014.

Forord:

Hvordan bestemmelsene om kjøre- og hviletid fungerer og praktiseres opptar både sjåførere, transportbedrifter og organisasjoner i lastebilnæringen. Denne undersøkelsen startet etter forslag fra personer i næringen, som har lang erfaring med godstransport på vei. Prosjektarbeidet er gjennomført ved Høgskolen i Harstad, og finansiert som en del av høgskolen faglige virksomhet. Det har vært noe samarbeid med Transportøkonomisk Institutt (TØI) i forberedelsene av prosjektet. Datainnsamlingen har funnet sted på etterutdanningskurs for yrkessjåførere innen godstransport. I forbindelse med datainnsamlingen har enkeltpersoner, bedrifter og organisasjoner vært til stor hjelp for gjennomføringen av prosjektet. Vi er meget takknemlig overfor alle kursarrangørene og de intervjuede sjåførene som tok seg tid til å delta. Vi retter en spesiell takk til initiativene fra Alv Ervik, Torstein Ervik og Elling Haukebøe, og takker for et lærerikt samarbeid med Asle Prestbakmo, Asbjørn Rolstad, Tom Are Salberg, Sverre Haukebøe og Trygve Schjelderup.

Vi takker dessuten for kommentarer til et tidligere utkast fra Torkel Bjørnskau, Tor-Olav Nævestad og Ross Owen Phillips. Innholdet i denne rapporten er utelukkende forfatternes ansvar. Alle de overnevnte er uten ansvar for eventuelle feil og svakheter i utredningen.

Arbeidet er utført av Harald Bergland og Thomas Gressnes. Sistnevnte har bidratt med databearbeiding, mens førstnevnte er prosjektleder og hovedforfatter av denne rapporten.

Harstad, oktober 2014

Harald Bergland / Thomas Gressnes

Innholdsfortegnelse

Forord:	1
Sammendrag	5
1. Innledning	7
1.1 Bakgrunn	7
1.2 Formålet med studien	8
2. Andre studier og teoretiske perspektiver	9
2.1 Trøtthet og avsovning som risikofaktor	9
2.2 Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene	11
2.3 Sjåførenes arbeidssituasjon og rammebetingelser for lastebilnæringen	13
2.4 En finsk undersøkelse	15
2.5 Mulige utilsiktede virkninger av kjøre- og hviletidsbestemmelsene	16
3. Datainnsamlingen	20
4. Resultater	22
4.1 Bakgrunnsinformasjon	22
4.2 Arbeidsforhold	26
4.3 Kjøre- og hviletid	37
5. Oppsummering og konklusjoner	46
Litteraturhenvisninger	50
VEDLEGG	52

Sammendrag.

Vi har undersøkt hvordan lastebilsjåførene vurderer kjøre- og hviletidsreguleringen, og sammenlignet med tidligere studier.

228 lastebilsjåførere har fylt ut spørreskjema, som deltakere på obligatoriske etterutdanningskurs for yrkessjåførere innen godstransport. Utvalget av respondenter er fra hele landet, men er ikke nødvendigvis representativt for norsk lastebilnæring i sin helhet da vi har en overvekt av kursdeltakere fra Nord-Norge. I tråd med andre datakilder viser våre tall at yrket som lastebil/vogntogsjåfører er mannsdominert. Det er ei næring med mange små bedrifter og med et stort spekter av forskjellige transportvirksomheter. Det er videre stor spredning blant våre respondenter når det gjelder alder, årlig kjørelengde og erfaring som tungbiljåfører.

Som en del av undersøkelsen ba vi sjåførene om å karakterisere noen sider ved egen arbeidssituasjon, blant annet innflytelse og stress. Resultatene viser at over halvparten av lastebilsjåførene opplever å ha liten eller middels innflytelse på tidsstyringen i egen hverdag. De oppgir å ha større innflytelse når det gjelder ruteplanleggingen. Sammenlignet med tidligere undersøkelser kan dette tyde på at sjåførenes innflytelse er svekket. Når det gjelder samlet innflytelse på tid- og rutestyring kan den karakteriseres som liten eller middels for ca. 50 prosent av sjåførene.

Sjåførene bes om å angi hvor stressende de synes arbeidet er ved å velge verdi på en skala fra 1 til 7, hvor 1= «ikke stressende» og 7= «svært stressende». Her oppgir ca. en femtedel av sjåførene de tre høyeste verdiene på skalaen. Det tyder på at 1 av 5 lastebilsjåførere i vår undersøkelse opplever stress i arbeidet. Dette resultatet er i tråd med en tilsvarende måling noen år tilbake. På spørsmål om hvor ofte sjåførene opplever nesten-ulykker eller farlige situasjoner i trafikken svarer 1 av 4 det skjer minst ukentlig. Over halvparten av sjåførene oppgir at det skjer månedlig eller hyppigere

Omtrent alle som er med i undersøkelsen er godt kjent, eller sånn noenlunde kjent med reglene for kjøre- og hviletid, og videre er over 95 % av dem helt eller delvis omfattet av reglene i sitt arbeid. De mener det er behov for regulering av kjøre- og hviletid da det bedrer arbeidssituasjon og forhindrer utnyttelse av sjåførene, men også fordi det bidrar til mindre

rette sjåførar. Denne undersøkelsen viser samtidig at det er delte meninger blant sjåførene om hvordan kjøre- og hviletidsreguleringen fungerer.

Et stort flertall (nær 80 %) mener reglene om kjøre- og hviletid har betydning for trafikksikkerheten. Nær halvparten av disse mener bestemmelsene har positiv effekt på trafikksikkerheten. Samtidig mener 14 % at reglene har negativ virkning på trafikksikkerheten, mens 32 % mener at reglene om kjøre- og hviletid kan gi seg utslag i begge retninger. 67 % av respondentene oppgir at de har brutt reglene for kjøre- og hviletid, men svært få oppgir at dette skjer ofte/regelmessig.

Når det gjelder årsaker til at kjøre- og hviletidsbestemmelsene brytes, oppgir sjåførene mangel på hvileplasser som klart hyppigste årsak. Nest etter «Mangel på hvileplasser» finner vi «For å komme tidlige heim» og «For å holde tidsfrister». «Kompliserte regler» og «Innviklet digital fartsskriver» er samlet sett også en betydelig årsak. Nesten 30 % oppgir at de av og til eller ofte kjører for fort for å rekke heim og samtidig overholde kjøre- og hviletidsbestemmelsene. En tredjedel gjør dette sjelden, mens 37 % svarer at det aldri skjer.

1 av 4 lastebilsjåførar mener kjøre- og hviletidsbestemmelsene bidrar til stress i arbeidssituasjonen (dvs. at på en skala fra 1 til 7, hvor 1= «bidrar ikke til stress» og 7= «bidrar i svært stor grad til stress», oppgir ca. en fjerdedel av sjåførene de tre høyeste verdiene på skalaen).

Et klart flertall (64 %) mener reguleringen av kjøre- og hviletid er for lite fleksibel, og de ønsker seg særlig mer fleksibilitet i forhold til daglig kjøretid og pauser i kjøringen.

Resultatene fra denne undersøkelsen støtter konklusjoner i flere andre studier. Kjøre- og hviletidsreglene og praktiseringen av dem begrenser sjåførenes frihet og handlingsrom. Det kan vanskeliggjøre utførelsen av transportoppdrag. Reguleringen kan påvirke kjøreadferd og hvileløsninger i negativ retning. Bestemmelsene kan bidra til ekstra press på sjåførene som kommer i tillegg til økende logistikk-krav og øvrige krav fra veimyndighetene. 25 % av sjåførene i denne undersøkelsen mener reguleringen av kjøre- og hviletid bidrar til stress i arbeidssituasjonen. Disse forhold bør myndighetene ta hensyn når kjøre- og hviletidsreguleringen skal evalueres og forbedres.

1. Innledning.

1.1 Bakgrunn

Reglene om kjøre- og hviletid er begrunnet ut fra tre hovedhensyn: 1) Beskytte sjåførene og deres arbeidsvilkår. 2) Sørge for like konkurransevilkår og 3) Bedre trafikkikkerheten. Kjøre- og hviletidsbestemmelsene har vært gjenstand for noen endringer opp gjennom årene. Dagens regelverk er gitt i Forskrifter Om kjøre- og hviletid med hjemmel i Vegtrafikkloven og i Arbeidsmiljølovens regler om arbeidstid, og er videre forankret i et felles regelverk for EU/EØS området.

Det er godt dokumentert at tretthet gir reduserte kjøreferdigheter, og flere undersøkelser viser at tretthet og avsovning er medvirkende årsak ved mange ulykker i trafikken. Mengde og kvalitet av søvn før kjøring, samt tid bak rattet påvirker kjøreadferd og risikoen for ulykker. Dette tilsier at kjøre- og hviletid for yrkessjåfører bør reguleres og kontrolleres, som også er oppfatningen innenfor lastebilnæringen. Samtidig har det vært påpekt uheldige sider ved et felles Europeisk regelverk som i liten grad kan tilpasses lokale og nasjonale variasjoner. Deler av regelverket og praktiseringen av det, kombinert med økende logistikk-krav kan gi utilsiktede virkninger av betydning for trafikkikkerheten. Eksempler kan være ugunstige spise- og hvileløsninger og økte hastigheter på transportstrekningene. Ei lite fleksibel regulering av kjøre- og hviletid, sammen med strenge sanksjoner kan oppleves som et press for sjåførene.

Det er reist lignende problemstillinger i andre land. I Finland er det nylig gjort en omfattende undersøkelse med tilsvarende problemstilling. (Trafi:2013). Videre finnes det tidligere undersøkelser som berører bestemmelsene om kjøre- og hviletid i norsk lastebilnæring. Likevel ser vi behov for mer kunnskap om hvordan ordningene oppleves av sjåførene.

Det er utøverne som har førstehåndskunnskap om de konkrete virkningene av reguleringen av kjøre- og hviletid for deres transportvirksomhet. Det er de som daglig gjør ulike erfaringer med bestemmelsene og praktiseringen av disse. Videre er det sjåførene som i første rekke opplever transportmarkedets krav til effektive transportere og transportørens krav til effektiv drift, og som i første instans må forholde seg til statlige myndigheter som premissleverandør, i form av infrastrukturtilbud og regulering av transportutøvelsen. Derfor velger vi her ei tilnærming der vi spør om sjåførenes oppfatninger av hvordan kjøre- og hviletidsreguleringen virker, og da sett i sammenheng med egen arbeidssituasjon.

Vårt prosjekt omhandler lignende problemstillinger som hos Askildsen (2011) og Hansen (2011). Vår undersøkelse skiller seg imidlertid fra disse to nevnte metodisk og ved at vi har flere sjåførere med i datagrunnlaget. Vi vil ved hjelp av en spørreundersøkelse belyse hvordan sjåførene ser på egen arbeidssituasjon, og hvordan denne påvirkes av kjøre- og hviletidsreglene. Vi er ute etter sjåførenes subjektive oppfatninger og erfaringer. Som Askildsen (2011) beskriver kan det være disharmonier mellom oppdragsgivers/arbeidsgivers effektivitetskrav og myndighetenes premisser for yrkesutøvelsen. Disharmonier kan gi flere uheldige utslag. Dersom ugunstige løsninger for transportutøvelsen har sin bakgrunn i kjøre- og hviletidsbestemmelsene og praktiseringen av disse må det få utslag for statens tilrettelegging og regulering.

1.2 Formålet med studien

Formålet med dette prosjektet er å få mer kunnskap om hvordan bestemmelser om kjøre- og hviletid påvirker sjåførenes arbeidssituasjon. Denne studien har følgende hovedformål:

- Undersøke hvordan sjåførene forholder seg til bestemmelsene om kjøre- og hviletid, og hvilke tilpasninger som gjøres til regelverket.
- Få fram eventuelle utilsiktede virkninger av reglene om kjøre- og hviletid med hensyn til trafiksikkerhet og ulykkesrisiko.

Mer kunnskap om slike forhold er viktig ved evalueringer og forbedringer av reguleringsbestemmelsene for transportnæringen. Fra den nevnte finske studien framkom det stor enighet om behovet for mer fleksibilitet i kjøre- og hviletidsreguleringene. På bakgrunn av dette har den finske transportnæringen tatt initiativ i forhold til EU med ønske om endringer i deler av regelverket. Lignende initiativ kan kanskje bli aktuelt også for organisasjoner og myndigheter i Norge.

Videre i denne rapporten skal vi i kapittel 2 gjøre rede for noen av de relevante studier som foreligger. Vi oppsummerer her noen av resultatene fra andre studier, og drøfter mulige utilsiktede virkninger i et mer teoretisk perspektiv. Kapittel 3 beskriver datagrunnlaget. Resultatene fra spørreundersøkelsen gjennomgås i kapittel 4. Konklusjoner/oppsummering gis i kapittel 5.

2. Andre studier og teoretiske perspektiver.

2.1 Tretthet og avsovning som risikofaktor.

En risikofaktor er en omstendighet som fører til at ulykken har større sannsynlighet for å skje eller at skaden blir mer alvorlig. Ofte er det flere faktorer og kombinasjoner av faktorer som fører til en trafikkulykke. Omfattende forskning dokumenterer at tretthet gir reduserte kjøreferdigheter, og flere undersøkelser viser at tretthet og avsovning¹ er en betydelig medvirkende faktor til ulykker i trafikken.² Samtidig er det vanskelig å avdekke tretthet som faktor ved dødsulykker hvor den parten som har utløst ulykken er omkommet. Ved mange ulykker finnes indikasjoner i måten kjøretøyet har skjenet ut, eller at bremsespor mangler. I noen ulykker faller tretthet sammen med faktorer som rus og sykdom hos fører. Dybdeanalyser³ av alle dødsulykkene i trafikken i Norge i perioden 2005-2013 viser at tretthet/avsovning er en medvirkende faktor i 14 % av alle dødsulykkene. (Statens vegvesen:2014).

Assum og Sørensen (2010) har analysert 130 dødsulykker med vogntog i perioden 2005-2008, basert på rapporter fra Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG). Av disse er det 44 ulykker der vogntoget er/kanskje er utløsende part⁴. UAG har påpekt 194 risikofaktorer i disse 44 ulykkene. De er gruppert i faktorer knyttet til føreren, til vogntoget eller til vegen⁵. Av risikofaktorer knyttet til føreren er fart hyppigst og angitt i 28 ulykker (av 44). Nest etter for høy fart etter forholdene kommer uoppmerksomhet. Det er vurdert som risikofaktor i 9 av 44 ulykker. Sovning eller tretthet er den tredje mest hyppige risikofaktor blant de faktorer som relaterer seg til føreren av vogntoget og er medvirkende faktor i 7 av 44 ulykker. Det er særlig ved eneulykker (utforkjøring/velt) at sovning eller tretthet utgjør en risikofaktor. Av andre

¹ Med avsovning menes å sovne eller duppe av et kort øyeblikk. Begrepet brukes også i Statens Vegvesen (2014).

² Se for eksempel Amundsen og Sagberg (2003), Nordbakke (2004), Elvik m. fl. (1997), Assum og Sørensen (2010) og Phillips og Sagberg (2010).

³ Statens vegvesen har siden 2005 foretatt dybdestudier eller granskning av alle dødsulykker i vegtrafikken. Dette gjennomføres av fem regionale ulykkesanalysegrupper (UAG). Hensikten er å få bedre kunnskap om hvilke forhold som ligger bak ulykkene og på det grunnlaget sette inn målrettede tiltak. Rapportene angir hvilke faktorer som har medvirket til ulykken.

⁴ I de 130 ulykkene er 135 vogntog involvert. Blant 77 møteulykker hvor motparten var utløsende part, vurderte UAG at 15 tilfeller var selvvalgt eller høyest sannsynlig selvvalgt handling. Dermed gjenstår 115 dødsulykker med 120 vogntog innblandet. Av disse 120 var vogntoget den utløsende part i 39 tilfeller. I tillegg kommer fem tilfeller hvor det er uklart hvem som er utløsende part. Dermed gjenstår i alt 44 ulykker der vogntog er, eller kanskje er utløsende part

⁵ De hyppigste risikofaktorene knyttet til vogntoget er last, dårlige bremses, blindsoner og dekk. De hyppigste risikofaktorene ved vegen er faste gjenstander innenfor sikkerhetssone, vegdekke, høy asfaltkant og glatt føre.

faktorer knyttet til føreren finner vi i en del tilfeller tidspress/travelhet, brudd på kjøre- og hviletid, feilhandlinger og manglende bilbeltebruk.

Phillips og Meyer (2012) og Nævestad og Phillips (2013) har gjort undersøkelser av arbeidsrelaterte trafikkulykker. Sistnevnte basert på rapporter fra UAG for perioden 2005-2011 pluss ti ulykkesrapporter fra Statens Havarikommisjon for Transport (SHT). Bearbeidingen av UAG-dataene i Nævestad og Phillips (2013) viser at 11,6 prosent av kjøretøyene involvert i dødsulykker i perioden 2005-2011 ble kjørt av en sjåfør i arbeid, og klassifisert som utløsende part. Manglende informasjonsinnhenting og for høy fart er oftest identifisert som medvirkende faktorer (henholdsvis 64 og 62 ganger) for førere i arbeid. Tretthet er her nevnt som medvirkende faktor 16 ganger.

Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) har de senere år gjort grundigere granskninger av alvorlige ulykker der tunge kjøretøy er involvert. Hansen (2011) har gjennomgått rapportene fra 20 slike ulykker i fra SHT i perioden 2005-2009, og oppsummerer det som berører kjøre- og hviletid. I en av disse er det identifisert brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene. I tilsammen 9 av de 20 rapportene er kjøre- og hviletid omtalt.

Tabell 2.1: Oppsummering av undersøkelser om tretthet som medvirkende årsak til ulykker.

Forfattere/periode/kilde:	Tretthet/avsovning som medvirkende faktor:
Statens vegvesen (2014) Perioden 2005 – 2013 UAG-rapporter	Medvirkende årsak i 14 prosent av alle dødsulykker i trafikken.
Nævestad og Phillips (2013) Perioden 2005 - 2011 UAG-rapporter	11,6 prosent (dvs.191 kjøretøyer) av alle kjøretøyene involvert i dødsulykker ble kjørt av en sjåfør i arbeid og klassifisert som utløsende part. Her er tretthet nevnt som ulykkes faktor 16 ganger. Brudd på kjøre/hviletid (tunge kjøretøy) er nevnt fire ganger, og lang kjøretid uten hvile (lette kjøretøy) to ganger.
Assum og Sørensen (2010) Perioden 2005 - 2008 UAG-rapporter	Av 130 dødsulykker med vogntog i perioden er det i 44 av disse tilfellene vogntoget som er, eller kanskje er utløsende part. Sovning eller tretthet er medvirkende faktor i 7 av disse 44 ulykkene.
Hansen (2011) Periode 2005-2009 SHT	Av 21 SHT-rapporter, som alle involverer tyngre kjøretøy omtales kjøre- og hviletid i nær halvparten (i 9 av 21 rapporter). Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene er identifisert i en av disse rapportene.
Amundsen og Sagberg (2003). Oppsummering av flere internasjonale studier.	Tretthet kan regnes som medvirkende årsak i 15-20 prosent av tungbilulykkene.

2.2 Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Det foreligger flere undersøkelser i Norge som kan tyde på at kjøre- og hviletidsreglene brytes ganske hyppig. Erke og Elvik (2006) har beregnet at antall drepte og hardt skadde i ulykker der tunge kjøretøy er involvert kunne blitt redusert med 3,5 % hvis alle førere av tunge kjøretøyer overholdt reglene om døgnhvile og om lengste daglige kjøretid.

Amundsen og Sagberg (2003) viser at overtredelser av regelverket skjer ofte i Norge og andre land, spesielt når det gjelder bestemmelsene om døgnhvile. Statens vegvesen (2014) rapporterer brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene i forbindelse med ordinære kontroller av tunge kjøretøy på veien. Tallene for 2013 er basert på kontroll av 1522 kjøretøyer, både innenfor person og godstransport. Rapporten skiller mellom brudd som er grunnlag for anmeldelse og mindre brudd. Hyppigste brudd gjelder bestemmelsene om døgnhvile. Her er det for 2013 registrert 24,4 % mindre brudd på døgnhvile og 7 % brudd på døgnhvile som grunnlag for anmeldelse.

Ragnøy og Sagberg (1999) har i sitt materiale observasjoner der 25 % av sjåførene har ett eller flere brudd på reglene om kjøre- og hviletid og det er flest brudd på regelen om døgnhvile (23 % av bruddene). Dette betraktes som undersøkelse av faktiske lovbrudd, fordi det ble utført teknisk kontroll sammen med kontroll av kjøre- og hviletid. Resultatene er basert på at 3032 ekvipasjer(motorvogn med henger) ble stanset ved 24 av kontrollstasjonene til Statens vegvesen i 1999. Andre studier basert på spørreundersøkelser viser betydelig høyere tall (Nordbakke:2004, Jørgensen og Slottøy:2004). Nordbakke (2004) har også spurt om årsaker til regelbrudd. Press fra arbeidsgiver, og ønske om å holde tidsskjemaet er de hyppigste årsaker. Her kan en forvente at bussjåfører, som dominerer i denne utvalgsundersøkelsen, har en annerledes arbeidssituasjon enn lastebilsjåførene. En tredjedel av tungbilsjåførene mener reglene brytes fordi de er for strenge og lite fleksible (Nordbakke:2004).

Nævestad og Bjørnskau (2014)⁶ har i sin studie av tre store bedrifter innenfor godstransport spurt sjåførene om de har brutt regler om kjøre- og hviletid. Her svarer kun et fåtall; «Ja,

⁶ I denne spørreundersøkelse gjøres en kvantitativ måling av sikkerhetskulturen i form av et samlet mål (indeks) på sikkerhetsklimaet eller sikkerhetskulturen i bedriften. Disse målingene er supplert med intervjuer med ledere og tillitsvalgte. Det konkluderes med at sikkerhetskulturen er god i alle tre bedriftene, og med særlig høy score for den av bedriftene som er spesialisert på farlig gods.

ofte/regelmessig», mens over halvparten av sjåførene i to av bedriftene svarer; «Ja av og til». For de sjåførene som har svart at de har brutt reglene om kjøre- og hviletid er «Mangel på hvileplasser» oppgitt som den vanligste årsaken til at sjåførene bryter reglene, etterfulgt av «Andre forhold», «For å komme tidligere hjem» og «For å ta inn uforutsette forsinkelser». Undersøkelsen viser også noe variasjon mellom de tre bedriftene når det gjelder årsaker til regelbruddene, som igjen kan forklares med type transport og organisering av bedriftenes virksomhet.

Tabell 2.2: Oppsummering av undersøkelser om brudd på kjøre- og hviletidsreglene.

Forfattere/ Type data:	Hyppighet av brudd på reglene om kjøre- og hviletid:	Type brudd på reglene:	Oppgitte årsaker til brudd:
Statens Vegvesen (2014) Kontroll av tunge kjøretøy (gods og passasjertransport) i for 2013.	-----	Brudd (de mindre og de med grunnlag for anmeldelse) på døgnhvile 31 %, daglig kjøretid 20 %, utfylling/bruk av diagramskiver/sjåførkort 14 %, ikke godkjent fartsskriver 6 %.	-----
Ragnøy og Sagberg (1999) Kontroll og selvrapport. Vogntog.	25 % (av 2335 kontrollerte sjåførere) har ett eller flere brudd. 28 % oppgir at de en eller annen gang har fusket med fartsskriver.	Flest brudd på regelen om døgnhvile (30 %). Ellers en del tilfeller av brudd på regelen om pause i kjøringen og regelen om maksimal daglig kjøretid	-----
Nordbakke (2004) Selvrapport. Tunge kjøretøy. Bussjåførere utgjør 72 % av utvalget.	Over halvparten sier de bryter reglene av og til, mens 2 % sier de bryter dem ofte/regelmessig	-----	De tre viktigste grunner er press fra arbeidsgiver, ønske om å holde tidskjema og at bestemmelsene er for strengt og lite fleksible.
Jørgensen og Slottøy (2004). Selvrapport fra et utvalg av lastebil- sjåførere.	90 % svarer ja på spørsmålet om de noen gang har brutt kjøre- og hviletidsbestemmelsene	De fleste oppgir at bruddene gjelder pauser/døgnhvile.	De to viktigste grunnene er å ta inn uforutsette forsinkelser og holde tidsfrister. Deretter kommer press fra arbeidsgiver.
Nævestad og Bjørnskau (2014) Selvrapport (fra tre store transport bedrifter)	Et fåtall svarer at de brytes ofte/regelmessig. I to av bedriftene svarer over 50 % at de brytes av og til.	-----	Hyppigste årsak er mangel på hvileplasser. Deretter for å komme tidligere hjem, for å ta inn uforutsette forsinkelser og fordi reglene er kompliserte.

2.3 Sjåførenes arbeidssituasjon og rammebetingelser for lastebilnæringen.

Det er som vi har sett godt dokumentert at tretthet er en alvorlig risikofaktor i trafikken. Amundsen og Sagberg (2003) påpeker at regulering av kjøre- og hviletid har et forskningsmessig grunnlag, bl. a. fordi ulykkesrisikoen øker med økende sammenhengende kjøretid, spesielt etter 9-11 timer. Samtidig peker de på at mengde og kvalitet av søvn før kjøring ser ut til å være viktigere enn tid bak rattet når det gjelder virkningen på kjøreadferd og ulykkesrisiko. Dette taler for at reguleringen av kjøre- og hviletid, og praktiseringa av reglene må sees i sammenheng med arbeidsforholdene i næringa mer generelt.

Det er mange forhold i lastebilnæringen som kan influere på trafikksikkerheten. I godstransporten kan det generelt være et motsetningsforhold mellom ønsket om å få godset fortest mulig fram til bestemmelsesstedet og hensynet til trafikksikkerheten (Waller:1986). Effektivitetskrav kan for eksempel gi tendenser til høyere fart, lengre tid mellom pauser, og dårligere vedlikehold av kjøretøyet. Alle slike tilpasninger vil kunne påvirke trafikksikkerheten. Også utilsiktede tilpasninger til bestemmelsene om kjøre- og hviletid kan tenkes å ha slike virkninger. Moe og Øvstedal (1997) nevner som eksempel press på andre løsninger; økt hastighet på strekningen, mindre fartstilpasning ved glatt føre og mer ugunstige spise og hvileløsninger. Askildsen (2011)⁷ poengterer hvordan kjøre- og hviletidsbestemmelsene i stor grad strukturerer gjennomføringen av transportene, blant annet fordi transportfirmaet har en rundtursproblematikk å løse. Slik strukturering sammen med økende logistikk-krav, kan gå på bekostning av frihet og fleksibilitet. Reguleringen av kjøre- og hviletid kan dermed medvirke til press på sjåførene, og forverre arbeidsdagen i noen tilfeller. Hansen (2011) påpeker at lite fleksibel regulering av kjøre- og hviletid, sammen med strenge sanksjoner kan gi lite handlingsrom og føre til stressede og utmattede sjåførere.

Den mest omfattende kartleggingen av godstransport på vei, med fokus på sjåførens arbeidssituasjon og rammebetingelser i næringen finnes i Ragnøy og Sagberg (1999)⁸. Dette er en omfattende undersøkelse med et stort antall observasjoner, og kan sees på som en

⁷ Askildsen (2011) er en kvalitativt anlagt studie som bygger på intervjuer med 20 sjåførere i langtransport i 2009 og 2010 (definert som transporter mellom landsdeler i Norge samt til og fra utlandet). Det diskuteres mange faktorer som har betydning for langtransportssjåførenes arbeidssituasjon, hvordan sjåførene opplever sin situasjon og framtidsutsiktene for norske sjåførere. Det empiriske grunnlaget i denne studien er lite og den påberoper seg ikke statistisk representativitet. Den kvalitative metoden som benyttes genererer imidlertid viktig kunnskap om sjåførenes arbeidssituasjon, herunder flere sider ved kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

⁸ De gir resultatene fra et prosjekt der 3032 ekvipasjer bestående av motorvogn med henger ble stanset ved 24 av kontrollstasjonene til Statens vegvesen i 1999. Det ble utført teknisk kontroll, kontroll av kjøre- og hviletid, samt at sjåførene besvarte spørreskjema om ansettelsesforhold, arbeidssituasjonen og egen adferd.

representativ beskrivelse av forhold i lastebilnæringen. Undersøkelsen til Ragnøy og Sagberg ble gjort noen år tilbake, men sannsynligvis vil mange av hovedtrekkene være tilstede også i dag.

I Ragnøy og Sagberg (1999) ble sjåførene spurt om egen adferd i visse sammenhenger. Av resultatene fra denne selvrapporingen kan vi kort nevne at: 38 % av sjåførene har fått bot/gebyr i løpet av siste 12 måneder. Over halvparten av dette er fartsbøter. 5 % av ekvipasjene som skulle hatt fartssperre, har denne koblet ut. 28 % har en eller annen gang fusket med fartsskriver, 2 % i løpet av siste uke. Denne andelen er størst blant ansatte sjåfører i løyvetransport. Nesten 25 % har vært innblandet i trafikkuulykker i løp av de siste 3 årene. 5 % med personskade og 20 % med bare materielle skader, og det er en tendens til at ansatte sjåfører har hyppigere materielle ulykker enn dem som eier bilen selv.

Av andre forhold fra denne undersøkelsen, som særlig angår trafikksikkerheten kan vi nevne at hele 95 % av de ansatte mener at bilens eier legger meget stor vekt, eller stor vekt på trafikksikkerhet. 8 % av sjåførene i løyvetransport føler seg ofte eller svært ofte presset av transportkjøperen til å bryte regler/lover for å utføre oppdraget. Over 10 % av ansatte sjåfører i løyvetransport føler seg presset enten av arbeidsgiveren (bileieren), transportkjøperen eller av dem begge. Transportkjøpere er mindre opptatt av trafikksikkerhet enn bileiere. Videre er vegens beskaffenhet og annen trafikk mest avgjørende for sjåførens fartsvalg, men også forhold ved lasten spiller en stor rolle. 10 % angir at deres fartsvalg de siste 10 km før denne kontrollen var påvirket av at de måtte rekke ferge eller annen terminal.

Ragnøy og Sagberg (1999) måler også selvrapportert stress. Resultatene viser at 1 av 5 sjåfører karakteriserer sin arbeidsdag som stressende (dvs. benytter en av de tre høyeste verdiene på en stress skala fra 1 til 7, der 1 er ikke-stressende). Ut fra nærmere analyse av sitt omfattende datamateriale konkluderes det med:

«Tiltak for å forebygge stress blant sjåførene kan bidra til sikrere atferd og lavere ulykkesrisiko».

(Ragnøy og Sagberg (1999): VII)

Amundsen og Sagberg (2003) nevner mer konkrete tiltak som kan bidra til bedre overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene og dermed gi økt trafikksikkerhet (bl.a. harmonisering mellom landene og økt overvåking). Videre nevnes transportbedriftenes rolle når det gjelder å påvirke og motivere førerne til sikker kjøring. I forlengelsen av dette framhever Phillips og Sagberg (2010) at arbeidsrelaterte programmer som en del av HMS-arbeidet kan forebygge

tretthet og forekomsten av tretthetsulykker for yrkessjåfører så vel som privatbilister. Videre er et av forskningsbehovene å evaluere effekten av slike retningslinjer i praksis. På tilsvarende måte nevner Phillips og Meyer (2012) at det er viktig å formidle funnene om manglende bruk av bilbelter, dårlig tid og tretthet til alle som har ansvar for de som kjører i arbeid. Videre at det er viktig å gi myndighetene og de som gjennomfører HMS-tiltak bedre kunnskapsgrunnlag. For øvrig skjer det omfattende forskning om risiko relatert til tretthet innenfor flere transportsektorer («Fatigue Management Programs» Jfr. <https://www.toi.no/fit/>)

2.4 En finsk undersøkelse.

I et samarbeid med finsk lastebilnæring har finske myndigheter kartlagt kjøre- og hviletidsbestemmelsenes innvirkning på veitransport bransjen (Trafik:2013). Mellom desember 2012 og september 2013 deltok ca. 3000 finske sjåfører og bedrifter som utfører godstransport på vei i denne undersøkelsen. Vi gjengir her noen av resultatene.

Sjåførene oppgir at de kjenner bestemmelsen om kjøre- og hviletid godt, og at de stort sett følges. Nesten halvparten av sjåførene som deltok oppfattet kjør- og hviletidsbestemmelsen som en positiv sak i arbeidet. Samtidig mente over halvparten av sjåførene at kjøre- og hviletidsbestemmelsene og kontrollen med dem, bidrar til hastverk og stress i arbeidet og reduserte mulighetene til å velge pausested. Bedriftene vurderer det slik at kjøre- og hviletidsbestemmelsene, og praktiseringen av disse gir redusert effektivitet og punktlighet i virksomhetene. De mener videre at det svekker bedriftenes lønnsomhet og gir redusert konkurransevne for den finske lastebilnæringen. Det oppgis stor oppslutning i denne undersøkelsen om behovet for økt fleksibilitet i kjøre- og hviletidsreguleringen. De gjeldende døgn- og ukentlige hvileperiodene oppleves som tilstrekkelig lange, men det etterlyses mer fleksibilitet og en friere anvendelse av disse⁹. Økt fleksibilitet i vedrørende daglig kjøretid, forventes ikke å påvirke trafikksikkerheten, men forventes å ha flere positive effekter (blant annet mer økonomisk kjøreset, lettere å overholde tidsfrister, mindre travelhet og stress, mer punktlighet og lavere transportkostnader). Av faktorer som gjør det vanskelig å overholde kjøre- og hviletidsbestemmelsene oppgir aktørene i Finland, tidstabellpress, forsinkelser og problemer i forbindelse med lasting og lossing, krav fra arbeidsledelsen og kunder, dårlig veistandard og vintervedlikehold på veiene, samt manglende pause og rasteplasser.

På bakgrunn av resultatene fra denne undersøkelsen har finsk lastebilnæring fremmet et såkalt «Home for the night» forslag til EU-kommisjonen for transport. Det inneholder små

⁹ Tilsvarende konklusjon fra tidligere norske studier finner vi hos Askildsen (2011) og Hansen (2011)

justeringer av gjeldende bestemmelser som vil gi mer fleksibilitet og dermed oppnå at flere langtransportsjåførere får tilbringe flere netter hjemme. Forslaget innebærer en liten reduksjon og mer fleksibilitet i den daglige hvileperioden. Videre at det gis mulighet til å utvide daglig kjøretid med to timer når kjøringen enten følges av eller kommer i etterkant av en hvileperiode på minst 24 timer. Dessuten foreslås det at pauser i kjøringen på 45 også skal kunne deles i tre pauser hver av minst 15 minutter.

2.5 Mulige utilsiktede virkninger av kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Hensynet til trafikksikkerheten er som nevnt en av begrunnelsene for kjøre- og hviletidsbestemmelsene og praktisering av disse (overvåking, kontroll, straff). Det er dokumentert at tretthet gir reduserte kjøreferdigheter, og at tretthet er medvirkende faktor i en del av storbilulykkene. I den grad reguleringen av kjøre- og hviletid gir mer utvilte sjåførere skulle således reguleringen bidra til bedre trafikksikkerhet. Samtidig er det flere sider ved kjøre- og hviletidsreglene hvor det ikke foreligger undersøkelser, og for noen undersøkte sammenhenger er det ikke entydige resultater.

Generelt innenfor trafikksikkerhetsforskningen har det vært mye fokus på hvordan ulike sikkerhetstiltak kan påvirke trafikantenes adferd (gjærne omtalt som risikokompensasjon; i betydningen at folk tar i bruk sikkerhetstiltak på andre måter enn til å øke sikkerheten fordi tiltakene medfører atferdsendringer). En oversikt finnes i Amundsen og Bjørnskau (2003).

Når vi ser på ulykkesanalysene, basert på rapportene fra UAG, er høy fart en medvirkende årsak ved en stor andel av de alvorlige trafikkulykkene. Uoppmerksomhet, tretthet og tidspress er også angitt som medvirkende faktorer i mange tilfeller. Tidligere kartlegginger av arbeidssituasjonen i lastebilnæringen, viser at stress slår uheldig ut, og at innflytelse på egen arbeidsdag og arbeidsgiverens rolle står sentralt i denne forbindelse. Dermed blir det særlig viktig å belyse hvordan kjøre- og hviletidsreguleringene på ulike måter kan påvirke sjåførens arbeidssituasjon generelt, og spesielt påvirke de faktorene som ofte er medvirkende til ulykker.

Reglene for kjøre- og hviletid og praktisering av disse (overvåking, kontroll, straff), kan tenkes å ha ulike virkninger på utførelsen av transportoppdrag.

- Kjøreadferd.

Sjåføren holder høyere fart, velger mindre grad av fartstilpasninger (ved glatt føre og andre variasjoner i trafikkforholdene), gjør oftere forbikjøring, velger mindre avstand, utsetter pålegging av kjettinger o.l. Dette som eksempler på endret kjøreadferd med det for øye å

rekke bestemmelsesstedet før pålagt hvil/pause. Videre kan det tenkes at diverse gjøremål som medfører uoppmerksomhet oftere utføres i fart (for eksempel; betjene utstyr som mobil, spise, osv.). Fart og uoppmerksomhet er begge faktorer som vi har sett ofte er til stede som medvirkende årsak ved trafikkulykkene.

- Andre forhold

Valg av tid, sted og aktiviteter i tiden der sjåføren ikke kjører kan også bli påvirket av kjøre- og hviltidsreguleringen. Dersom tid, sted og innhold i hvileperiodene (pauser, søvn og fridager) blir mer ugunstige som følge av reguleringene, kan det bidra til at sjåføren er mer uopplagt og trett når han setter seg bak rattet. Askildsen (2011) viser ved hjelp av konkrete eksempler hvordan kjøre- og hviletidsbestemmelsene i stor grad strukturerer gjennomføringen av transportene. Det er blant annet illustrert ved at sjåføren deltar i laste- lossearbeid ved terminalene for å unngå rushtid i byene og dermed spare kjøretid, som igjen har betydning for hvor opplagt sjåføren er bak rattet. Struktureringen påvirker også valg av hvilested, noe som også kan ha betydning. Når det gjelder hvilemuligheter er de intervjuede sjåførene i Askildsen unisone i sine beretninger. Hvileplassene er få, det er langt mellom dem og det er dårlig med fasiliteter. Videre gir sjåførene beskrivelser av hvordan kjøre- og hviletidsbestemmelsene i økende grad har lagt begrensninger på det sosiale samkvem sjåførene imellom, noe som også kan ha betydning for trivsel i arbeidet. En strukturert arbeidssituasjon (detaljert regulert og med et strengt kontrollregime) kan dessuten i seg selv være et stressmoment av betydning både i arbeidssituasjonen og i fritiden, som igjen kan forringe søvnkvaliteten og dermed påvirke kjøreadferden.

- Behov for fleksibilitet og frihet

Askildsen (2011) fremhever disharmonier mellom oppdragsgivers/arbeidsgivers effektivitetskrav og myndighetenes premisser for yrkesutøvelsen. Sjåføren gjøres ansvarlig i siste instans for det meste vedrørende transportutøvelsen. Dette utgjør en form for personlig ansvarliggjøring av arbeidstakere for både bedriftsinterne forhold og regulatoriske forhold som er uvanlig i andre bransjer. I dette bildet inngår det dessuten flere uforutsigbare og tilfeldige faktorer som sjåføren må ta hensyn til.

Godstransporten på vei, er en næringsvirksomhet der mange faktorer påvirker den daglige aktiviteten. Noen av disse faktorene innebærer usikkerhet og uforutsigbarhet for virksomheten i bedriftene (tilfeldige forhold). Eksempler kan være; Når ankommer godstoget terminalen? Hvor, når og hvor mye skal hentes og bringes til bestemmelsesstedet? Videre gjelder det usikkerhet om forhold i trafikken; vær og føreforhold, kø, veiarbeid, veistegning, innstilte ferger, rushtrafikk etc. Hvor stor betydning slike tilfeldige forhold har, varierer mellom ulike

deler av lastebilnæringen (type virksomhet, bedriftsstørrelse, region, markedsforhold, osv.). Generelt kreves det betydelig *fleksibilitet* innenfor transportbedriftene for kunne håndtere uforutsigbare variasjoner og tilfeldige forhold. I siste instans er det gjerne sjåførene som må gjøre justeringer underveis og tilpasse seg de inntrufne omstendigheter.

Kjøre- og hviletidsbestemmelsene innebærer en ganske kompleks tidsregulering. Spesielt når bestemmelsene sammenholdes med arbeidsmiljøloven og arbeidstidsdirektivet. Dette er regelverk som hver for seg er vanskelig både å sette seg inn i og å omforme til daglige praksis. Dette bidrar til usikkerhet omkring lovlig tidsbruk. I tillegg kommer det stadig nye teknologiske endringer og registreringskrav som kan forsterke usikkerheten. Noe av kompleksiteten har å gjøre med behovet for fleksibilitet. Bestemmelsene har noen innebygde muligheter for tidsjusteringer underveis, etterhvert som de uforutsigbare faktorene blir kjent. For eksempel i form av redusert døgnhvile eller ukehvil, en mulig oppdeling av pauser eller utvidelse av daglig kjøring, under forutsetning av at økt arbeidstid kompenseres med økt hvile og fritid senere. Likefullt gir bestemmelsene ganske stramme tidsrammer. Når det videre kommer til håndheving, kontroll og sanksjoner er det strenge retningslinjer og lite rom for skjønnsmessige tillempninger. De intervjuede langtransportsjåførene (i Askildsen 2011) opplever at regelverket som svært komplekst og lite fleksibelt. I Nordbakke (2004) oppgir en tredjedel av yrkessjåførene at reglene brytes fordi de er for strenge og lite fleksible. Dette er også konklusjonen i den nevnte finske studien.

Detaljer i regelverket oppfattes som overflødig og håndhevelsen som unødvendig rigide i forhold til å kunne utføre sjåførarbeidet på en tilfredsstillende måte. Eksempler på dette er at sjåføren som tar sin døgnhvile på et terminalområde, får beskjed om at bilen må flyttes av hensyn til andre aktiviteter på området, noe som betyr at døgnhvilen blir avbrutt og ikke kan godkjennes. Ellers beskriver sjåfører hos Askildsen (2011) at det er en fordel at kontrollørene er kjent med lokale forhold som blant annet har betydning for hensiktsmessig pauseavvikling (for eksempel ferger på Vestlandet og lange avstander mellom rasteplassene i deler av Nord-Norge). De mener det kan være vanskeligere å få aksept for slike forhold hvis kjøretiden blir kontrollert i etterkant i andre deler av Norge.

Det kan synes åpenbart at et felles europeisk regelverk om kjøre- og hviletid, kommer i konflikt med behovet for fleksibilitet i de lokale transportbedriftene. Denne konflikten forventer vi er tydeligst i de bedriftene som i stor grad utsettes for tilfeldige faktorer i forbindelse med transportproduksjonen. De sjåførene som utfører transportoppdrag med stort

innslag av tilfeldige og uforutsigbare faktorer må nødvendigvis ha mulighet til å gjøre justeringer underveis. Hensiktsmessige tilpasninger til inntrufne omstendigheter, kan bli forhindret av et firkantet regelverk, og en rigid håndhevelse av dette. Hansen (2011)¹⁰ beskriver dette som en reduksjon i handlingsrommet, som igjen kan innvirke på trivsel, humør, stressnivå og søvnkvalitet.

- *Legitimitet og tillit.*

Det som er beskrevet ovenfor er en grunnleggende konflikt mellom behovet for klare rammer og regler på den ene side og behovet for fleksibilitet på den annen side. Dette er et velkjent dilemma på mange samfunnsområder og en generell type systemsvakhet¹¹. Problemet forsterkes av at det er et felles regelverk for hele EU/EØS området, med lite tillempninger eller justeringer basert på spesielle lokale/nasjonale forhold. Konflikten kan tenkes å gi seg ulike typer utslag. Vi har allerede berørt forhold som mistrivsel, tidspress, stress og utrygghet. Det kan dessuten påvirke holdningene blant yrkesutøverne. Når sjåførene opplever press fra flere hold og ei personlig ansvarliggjøring som ikke står i forhold til deres handlingsrom kan resultatet ble ansvarsfraskrivelse. Når sjåførene møter arbeidsgivers effektivitetskrav og myndighetenes reguleringer kan det gi en lojalitetskonflikt som myndighetene taper. Dersom fornuftige løsninger forhindres av rigide kjøre- og hviletidsbestemmelser, og/eller rigide håndhevelser av bestemmelsene, kan det svekke legitimiteten til kjøre- og hviletidsreguleringen spesielt, og til lover og regler mer generelt i transportnæringen. Videre kan tilliten til vegmyndighetene svekkes blant sjåfører og i transportbedriftene.

Som svar på svekket legitimitet økes gjerne kontrollinnsats og straffer fra myndighetenes side. En annen tilnærming vil være å justere og endre på det som er opphavet til tapt legitimitet. I vårt tilfelle kan det innebære justeringer i et lite fleksibelt EU/EØS-regelverk. For øvrig er spørsmålet om legitimitet gjerne knyttet til flere sider ved statlige myndigheter sin rolle som premissleverandør. Et slikt eksempel her er manglende hvileplasser. I Nævestad og Bjørnskau (2014) oppgis nettopp mangel på hvileplasser som den klart hyppigste årsak til at man bryter

¹⁰ Basert på Reason (1997)

¹¹ Denne tankegangen går tilbake til sosiologen Max Weber sin teori om rasjonalisering av samfunnet beskrevet som et jernbur med tap av frihet, menneskelighet og selvstendighet. Teorien er videreført av George Ritzer (1993) som bruker betegnelsen McDonalising om standardisert produksjon med lite rom for kvalitative variasjoner, som igjen har irrasjonelle og uheldige konsekvenser.

reglene om kjø- og hviletid. Askildsen (2011) utdyper dette og forklarer hvordan mange av langtransportsjåførene opplever det som svært udelikat å måtte gå til sengs i bilen etter en lang arbeidsdag med lastning, lossing, bilettersyn og kjettingbruk, uten tilgang til en etterlengtet dusj. Samtidig som de observerer syv kontrollplasser på strekningen mellom Trondheim og Oslo som synes å ha gode fasiliteter tilrettelagt for kontrollørene. «*Det fremstår som paradoksalt at de som skal kontrolleres (sjåførene) i så liten grad tilgodeses med fasiliteter som kan gjøre dem i stand til å oppfylle de krav som de skal kontrolleres for*» (Askildsen 2011:47).

3. Datainnsamlingen

Datainnsamlingen ved denne undersøkelsen har foregått ved at respondentene har fylt ut spørreskjemaer, som deltakere på obligatoriske etterutdanningskurs for yrkessjåfører innen godstransport. I forbindelse med fornying av tungbilførerkort må alle yrkessjåfører gjennomføre et etterutdanningskurs for å få godkjent yrkessjåførkompetanse. Kursets omfang er 5 kursdager hver av syv klokketimer. Innholdet i disse kursene er i noen grad tilpasset kursdeltakerne, men har obligatorisk innhold om blant annet HMS, ulykkesberedskap, næringens rammebetingelser, lover og regler, tekniske forhold og kjøreadferd. Kursarrangørene og deres kursplaner må godkjennes av Statens Vegvesen og består av transportbedrifter, trafikkskoler og andre kompetansebedrifter i næringa.

Gjennomføringen av spørreundersøkelsen har foregått ved at 25 slike etterutdanningskurs for yrkessjåfører innenfor godstransport er oppsøkt i perioden, fra oktober 2013 til juni 2014. For å kvalitetssikre innholdet og formen på spørsmålene ble det i forkant gjort ei utprøving av spørreskjemaet på to sjåførkurs i september 2013. Denne utprøvingen førte til enkelte justeringer i spørreskjemaet. Deltakelsen på de aktuelle kursene har variert mellom 5 på det minste, og 14 på det meste. I 8 av kursene har prosjektansvarlig besøkt kurset og redegjort for undersøkelsen. Deretter har kursdeltakerne fått utdelt en kort skriftlig orientering med spørreskjemaet (se vedlegg). Det er avsatt tid i løpet av kurset (pauser) til utfylling. Tidsbruk for den enkelte ved utfyllinga av skjemaet har variert noe, men hovedsakelig vært i intervallet 8 – 15 minutter for de kursene som har hatt besøk av prosjektansvarlig. For de øvrige kursene har det først vært kontakt med kursarrangør på e-post og telefon. Deretter er skriftlig orientering og spørreskjemaer sendt over til kursarrangørene som har gjennomført innsamlingen og returnert de utfylte skjemaene.

Valget av kursarrangør har vært bestemt av praktiske/økonomiske hensyn, noe som kan ha svekket representativiteten i utvalget. Valget er delvis basert på personlige kontakter og delvis på anbefalinger fra tillitsvalgte i NLF. Det er med andre ord ikke gjort noe systematisk forsøk på å oppnå et representativt utvalg av kursarrangører med tanke på geografi eller type kursarrangør. Samtidig kan vi ikke se systematiske skjevheter i vårt valg av kursarrangør, annet enn geografi. Vi har svar fra kursarrangører (deltakere) over hele landet, men samtidig en overvekt av kurs arrangert i Nord-Norge. Vel halvparten (55 %) av respondenten er fra kurs som er arrangert av trafikk skoler/kompetansebedrifter, mens resterende (45 %) er fra kurs arrangert av transportbedrifter. Blant de sistnevnte utgjør en større transportbedrift ca. halvparten (dvs. ca. 50 respondenter fordelt på ulike avdelinger).

Kursdeltakere som respondenter kan sannsynligvis ha bidratt til noe skjevhet i aldersfordelinga. De aller yngste sjåførene er ikke pålagt etterutdanningskurs på dette tidspunkt. Det kan bety at vår undersøkelse har noe overvekt av eldre respondenter med noe mer erfaring, som igjen kan ha påvirket resultatene. På den annen side har vår framgangsmåte bidratt til ubetydelig frafall. Vi har dessverre ikke et eksakt tall for frafallet av respondenter. Det har sammenheng med at vi mangler rapport om dette fra 11 kurs. Av de 25 etterutdanningskursene som har vært involvert i undersøkelsen foreligger informasjon om frafall fra 14 kursarrangører. For disse 14 kursene er det bare et tilfelle der 1 av kursdeltakerne ikke ønsket å besvare undersøkelsen. Det er lite sannsynlig at frafallet skulle være vesentlig større for de 11 kursene hvor tilbakemelding om frafall mangler. Av de totalt vel 240 kursdeltakere som er forespurt om å delta i undersøkelsen, går vi derfor ut i fra at det antallet som ikke har ønsket å fylle ut spørreskjemaet er begrenset. Utvalgskjevheter knyttet til frafall, som ofte er til stede ved spørreundersøkelser, regner vi derfor som ubetydelig for våre resultater. I den grad vi måtte ha et lite representativt utvalg av respondenter, så skyldes det valget av kursarrangør og hvem som i denne perioden har deltatt på etterutdanningskursene, og ikke frafall blant respondentene. For enkelte spørsmål i spørreskjemaet er det noen få tilfeller med utelatte svar. Dette angis underveis. I den individuelle orienteringen (se vedlegget) anmodes sjåførene om å gjøre egne vurderinger og å gi mest mulig riktig informasjon. Anonymiteten for deltakerne forventes å bidra til ærlige svar. Samtidig kan rammen rundt undersøkelsen ha hatt betydning for sjåførenes svar. At spørsmålene besvares i en opplærings situasjon, der det blant annet legges vekt på bevisstgjøring omkring adferd og holdninger, kan nok tenkes å ha påvirket svarene.

4. Resultater.

4.1 Bakgrunnsinformasjon

Vi har totalt 242 besvarte spørreskjema. For noen tilfeller har det vært arrangert kombinerte kurs, slik at vi har noen respondenter som bare driver med persontransport. Da undersøkelsen ikke er ment å dekke persontransport er 14 av respondentene som kun kjører buss tatt ut av vårt datamateriale. Vi står dermed igjen med 228 respondenter som undersøkelsen bygger på. Tabell 4.1 viser bakgrunnsinformasjon om respondentene for hele gruppen av sjåførere innenfor godstransport som er med i denne undersøkelsen.

Tabell 4.1: Bakgrunnsinformasjon om respondentene.

Antall yrkessjåførere gods (N)	228
Andel menn (prosent)	98,7
Gjennomsnittlig kjørelengde (km siste 12 mnd.)	57 000
Alder(prosent):	
Under 26	1,3
26-35 år	20,8
36-45 år	26,8
46-55 år	31,6
Over 55 år	18,6

Vi merker oss få kvinnelige sjåførere (1.3 prosent) i vårt datamateriale¹². Ifølge den registerbaserte sysselsettingsstatistikken fra SSB er det i alt 948 kvinnelige lastebil og trailersjåførere i Norge i 2013. Dette utgjør en kvinneandel det året på 3,3 %. I følge SSB tallene har denne andelen gått noe ned fra i 2009, da den var på 4.0 %. Vår utvalgsmetode (deltakere på etterutdanningskurs i 2013 og 2014) har sannsynligvis bidratt til noe skjevhet i aldersfordelinga og trolig også i kjønnsfordelinga. De aller yngste sjåførene er ikke pålagt etterutdanningskurs på dette tidspunkt, og andelen kvinner i sjåføreryrket er trolig noe høyere blant yngre sjåførere enn blant eldre¹³. Når det gjelder kjørelengde og erfaring er det stor spredning i vårt materiale. For begge disse variablene dreier det seg respondentenes

¹²Lav kvinneandel går igjen også i andre utvalgsundersøkelser. Denne andelen (1,3 %) er omtrent på samme nivå som i to av de undersøkte bedriftene hos Nævestad og Bjørnskau(2014). I en tidligere og mer omfattende studie (Ragnøy og Sagberg, R&S:1999) er kvinneandelen under en halv prosent.

¹³Vårt materiale gir ikke grunnlag for å undersøke forskjeller mellom kjønnene nærmere. Tidligere undersøkelser (Nordbakke (2004) og Sagberg: 1999) tyder på at sannsynligheten for å sovne bak rattet er større for menn enn for kvinner.

omtrentlige anslag og dermed sannsynligvis noe usikre tall. I gjennomsnitt er årlig kjørelengde 57 000 km. Gjennomsnittlig antall år som tungbilssjåfør er 18.

Lastebilnæringen består av mange bedrifter som driver med ulike virksomheter. Fra Lastebilundersøkelsen (SSB) og Konjunkturundersøkelsen (NLF) vet vi det er relativt mange små virksomheter (Gjennomsnittlig ca.7 ansatte ifølge NLF:2011). Videre er det mange mindre bedrifter der bileier også arbeider som sjåfør. Vårt materiale er i overensstemmelse med dette. Tabell 4.2 angir antall biler i virksomheten.

Tabell 4.2: Antall biler i virksomheten.

	Frekvens	Prosent
1 bil	28	13,0
2-5 biler	66	30,7
6-10 biler	45	20,9
11-20 biler	27	12,6
21-50 biler	38	17,7
Over 50 biler	11	5,1
Sum	215	100

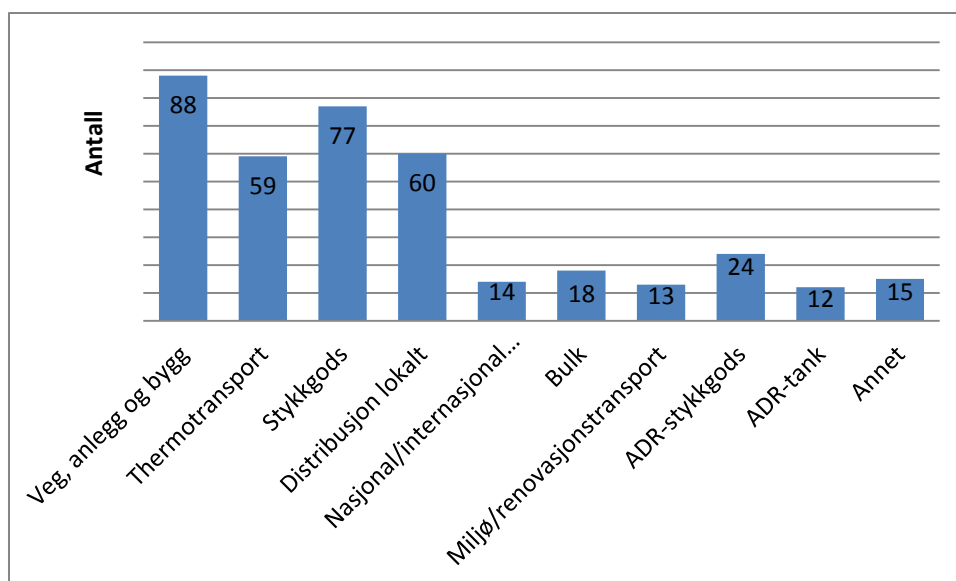
Som vi ser av tabell 4.2 er bortimot 65 % av våre respondenter fra virksomheter som har 10 biler eller færre¹⁴. Bortimot en fjerdedel av respondentene kommer fra virksomheter med mer enn 20 biler. Tabell 4.3 oppsummerer spørsmålene om eierskap, ansettelses- og lønnsforhold. Det er 18, 1 prosent (41 respondenter) som svarer at de er eier/medeier i det foretaket de kjører for. Omkring 80 prosent av respondentene er fast ansatt på heltid og kjører fast for en bileier. 13,6 prosent kjører fast for en, men også for andre. Det er et lite innslag (7,1 prosent) av deltidsansatte og 13 prosent av respondentene er time/vikarsjåfører. Videre merker vi oss at de aller fleste ansatte sjåfører har fast time/månedslønn.

¹⁴ Tilsvarende andel er 74 % i NLF sin Konjunkturundersøkelse for 2011 (NLF:2011). Dette avviket skyldes trolig ulike utvalg. I vår undersøkelse (deltakere på etterutdanningskurs) inngår respondenter (ca.50 sjåfører) fra en virksomhet, hvor hver avdeling er større enn gjennomsnittet for næringen. NLF sin Konjunkturundersøkelse for 2011 er basert på svar fra 525 av medlemsbedriftene (en svarprosent på 25). Uansett er dette avviket trolig av mindre betydning for vår hovedproblemstilling

Tabell 4.3: Eie-, ansettelses - og lønnsforhold.

Er du eier/medeier i foretaket du kjører for?	Ja		Nei
	18,1 %		81,9 %
Hvordan er ditt ansettelsesforhold som sjåfør?	Fast ansatt på heltid	Fast ansatt på Deltid	Vikar/Timessjåfør
	79,9 %	7,1 %	13 %
Kjører du for en eller flere bileiere?	Kjører fast for en	Kjører fast for en, men også for andre	Ikke fast for noen
	81 %	13,6 %	5,4 %
Hva slags lønnsordning har du?	Fast timelønn/månedslønn		Andre lønnsordninger
	87,8 %		12,2 %

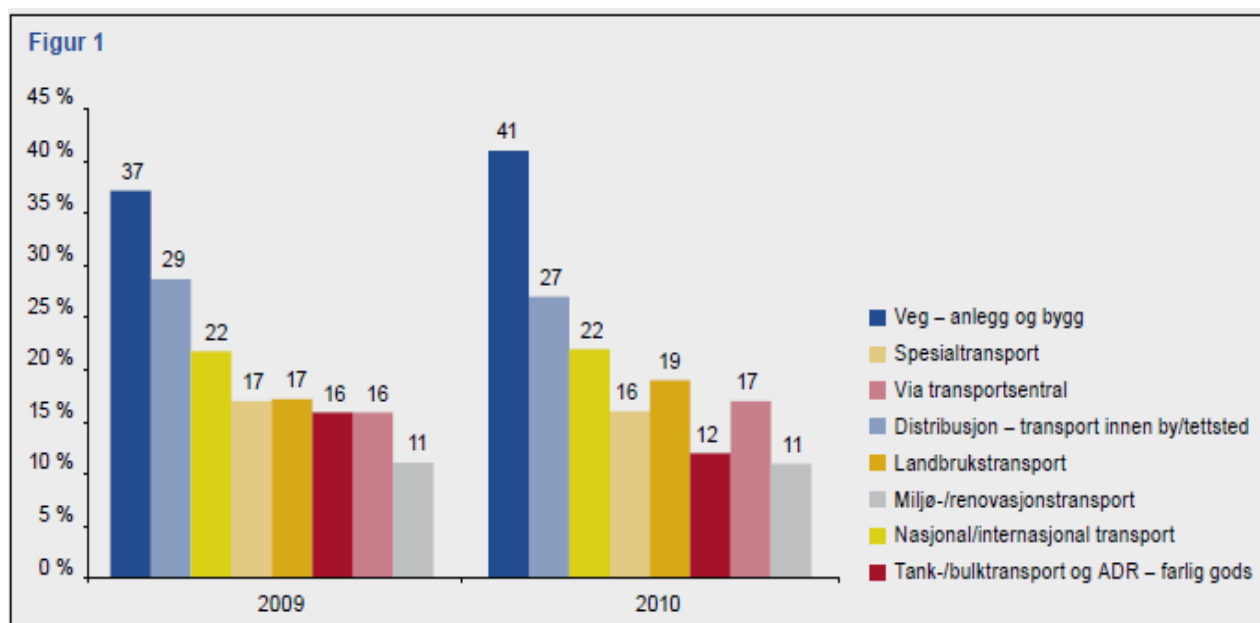
NLF (2011) påpeker at det i den offentlige debatten har vært mye fokus på «langtransport», mens lastebiltransport omfatter et stort mangfold av transportaktiviteter i hver en krok av landet. Som det også framgår av Konjunkturundersøkelsen til NLF driver medlemsbedriftene et stort spekter av ulike typer transportvirksomhet. Også for vårt datamateriale er dette tilfellet. Som vi ser av figur 4.1 er det stor spredning i hvilke type transportvirksomhet sjåførene driver. Mange av sjåførene er involvert i flere typer virksomhet. Fordelinga viser mange respondenter fra gruppene; vei, anlegg og bygg, thermotransport, stykkgoods og lokal distribusjon. Da mange av sjåførene driver flere typer virksomhet summerer tallene i figur 4.1 seg til mange flere enn samlet antall respondenter.



Figur 4.1: Fordelinga av respondentene etter type transportvirksomhet. Antall.

Sammenligner vi med NLF sin Konjunkturundersøkelse for 2011 (NLF:2011), som er gjengitt i figur 4.2, ser vi at våre data fanger opp de største virksomhetene. I NLF (2011) har 525 medlemsbedrifter svart på hvilke transporttyper som utgjør mer enn 15 prosent av omsetningen siste regnskapsår. Som vi ser av figur 4.2 utgjør også her vei, anlegg og bygg den klart største andelen. Deretter følger distribusjon lokalt og nasjonal/internasjonal transport. Ved sammenligning av resultatene i figurene 4.1 og 4.2, må en også merke seg at inndelingen i kategorier er noe forskjellig. For eksempel er bilberging og flyttestransport i gruppen spesialtransport hos NLF (2012), men under kategorien annet i våre data. Transport av levende dyr og inntransport av melk som inngår i landbrukstransport i NLF (2011) er også under kategorien annet i våre data. Kategorien via transportsentral hos NLF (2011), vil være i flere av våre kategorier.

Hva en skal mene med «langtransport» skal vi ikke prøve å definere her, men i forhold til kategoriene vi bruker i figur 4.1 kan det inngå i flere (blant annet: thermotransport, stykk gods, bulk og ADR). Sammenligningen med NLF (2011) tyder imidlertid på at internasjonale transporter kan være underrepresentert i vårt utvalg, som igjen kan skyldes den geografiske skjevheten i utvalget som er beskrevet i avsnitt 3. Hvilket utslag dette kan ha gitt på de forskjellige resultatene nedenfor er vanskelig å vurdere.



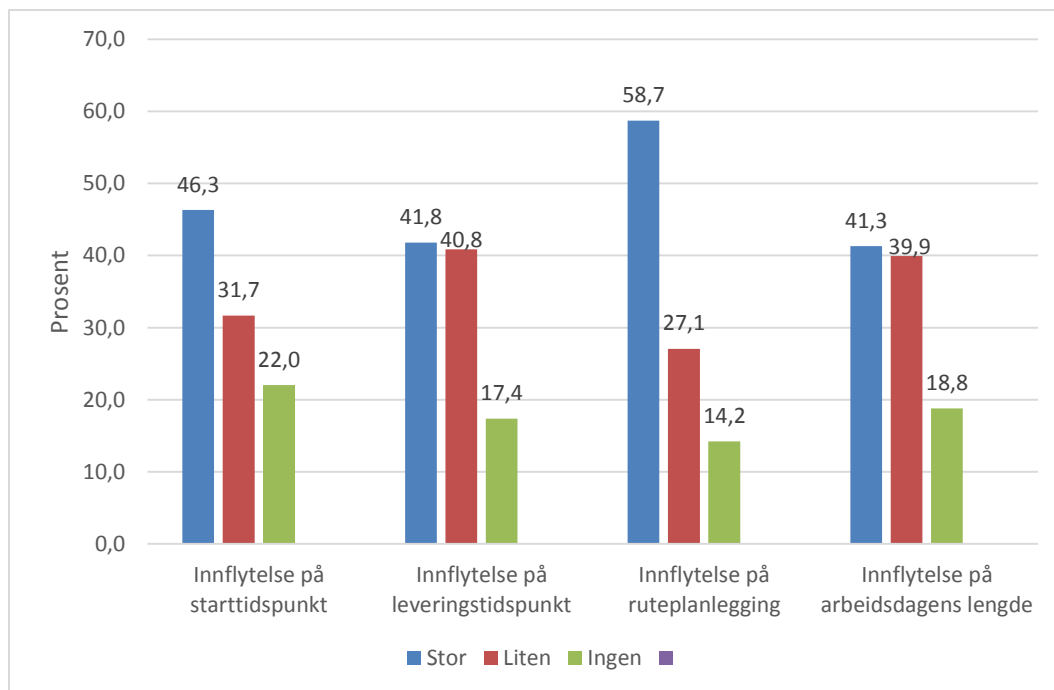
Figur 4.2: Fordelinga av bedrifter etter transport type fra NLF sin konjunkturundersøkelse. Prosent. Kilde: NLF (2011), side 4.

4.2 Arbeidsforhold

Flere av spørsmålene i vår undersøkelse gjelder hvordan sjåførene opplever ulike sider ved egen arbeidssituasjon. Respondentene blir bedt om å vurdere bestemte utsagn, eller velge alternativer som karakteriserer egen arbeidssituasjon. En del av disse spørsmålene har samme utforming og ordlyd som i tidligere studier. Nedenfor gjengir vi resultatene fra disse spørsmålene samtidig som vi sammenligner med andre tilsvarende undersøkelser.

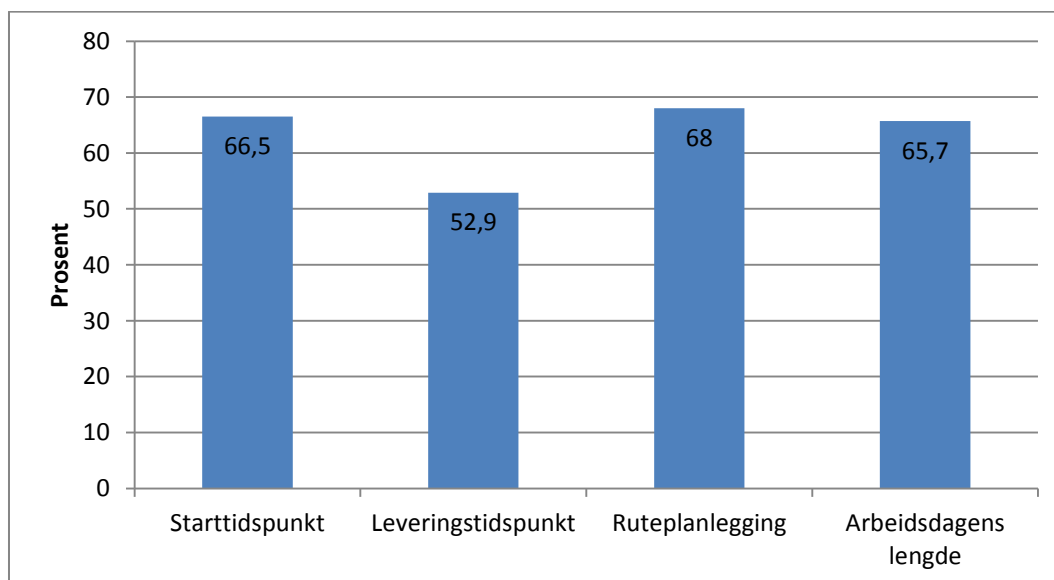
Innflytelse

Figur 4.3 viser i hvor stor grad sjåførene opplever å ha innflytelse på fire sider ved egen arbeidssituasjon. Som vi ser angir over halvparten av sjåførene at de har liten eller ingen innflytelse når det gjelder starttidspunkt, leveringstidspunkt og arbeidshagens lengde. Sjåførene angir større innflytelse når det gjelder ruteplanleggingen.



Figur 4.3: Sjøførenes innflytelse på ulike forhold i løpet av arbeidstiden. Prosentvis fordeling.

Et identisk spørsmål om innflytelse ble stilt i undersøkelsen til Ragnøy og Sagberg (R&S) (1999). Andelen av alle sjåførene som oppgav stor innflytelse i den undersøkelsen er gjengitt i figur 4.4.



Figur 4.4: Sjøførere som oppgir stor innflytelse på ulike forhold i løpet av arbeidstiden i Ragnøy og Sagberg (1999). Oppgitt i prosent.

Vi merker oss fra begge figurene at sjåførenes innflytelse oppgis å være størst for det som gjelder ruteplanlegging. Ved sammenligningen mellom de to undersøkelsene er det jevnt over målt større innflytelse for sjåførene i den tidligere undersøkelsen til R&S (1999)¹⁵.

Forskjellen kan skyldes ulike metoder men det kan også ha skjedd endringer innenfor godstransport som bidrar til at sjåførene opplever mindre grad av innflytelse nå enn for 15 år siden.

På tilsvarende måte som R&S (1999), kan vi lage en «total innflytelsesvariabel», ved å slå sammen de fire forholdene fra figur 4.3. For hvert av de fire spørsmålene i figur 4.3 kodes svarene til 0, 1 eller 2. Her gis stor innflytelse verdien 2, liten innflytelse verdien 1 og ingen innflytelse verdien 0. Når dette summeres for alle de fire forholdene (fra figur 4.3) får vi et samlemål på innflytelse som har verdier i intervallet fra 0 til 8. Resultatet for denne variabelen er vist i tabell 4.4 (Antall respondenter (N) er bare 209, fordi vi har 19 stykker med utelatte svar på et eller flere av disse spørsmålene). For alle respondentene under ett finner vi at ca. halvparten oppnår verdi 6 eller høyere for total innflytelse.

Tabell 4.4: Sjåførere med samlet innflytelse (de fire elementene fra fig.4.3) angitt på en skala fra 0 til 8 (se teksten for ytterligere forklaring) inndelt etter eieform. Prosentvis fordeling.

	«Liten innflytelse» 0, 1 eller 2	«Middels innflytelse» 3, 4 eller 5	«Stor innflytelse» 6, 7 eller 8	Sum (Antall i parentes)
Alle respondenter	17,3	33	49,7	100(209)
Ansatte sjåførere	19,5	36,7	43,8	100(169)
Bileiere	7,5	17,5	75	100(40)

Videre ser vi av tabell 4.4 at innflytelse på egen arbeidssituasjon er signifikant større for dem som er bileiere enn for ansatte sjåførere¹⁶.

Vi ba respondentene om å vurdere 10 utsagn som belyser sikkerhetskulturen i bedriftene. Disse utsagnene er også benyttet i Nævestad og Bjørnskau (N&B) (2014). De har gjort en

¹⁵ Det kan tenkes flere forklaringer på forskjellen mellom vår undersøkelse og R&S (1999), som vist i figur 4.3 og figur 4.4. Noe kan skyldes at våre tall er mer upålitelige. Dels som følge av statistisk usikkerhet som skyldes mindre utvalgsstørrelse, og dels som følge av at vårt utvalg av sjåførere er mindre representativt enn hos R&S (1999) (jfr. ulike utvalgsmetoder beskrevet tidligere).

¹⁶ Samme konklusjon som hos Ragnøy og Sagberg (1999)

omfattende undersøkelse av sikkerhetskulturen i tre store transportbedrifter som alle kjennetegnes ved god sikkerhetskultur. I deres undersøkelse varierer sjåførenes vurderinger en del mellom de tre virksomhetene, noe som kan skyldes forskjellig type transportvirksomhet og ulik organisering. En av de undersøkte bedriftene hos N&B(2014) er spesialisert innenfor farlig gods. Denne oppnår høyest score på den beregnede samle-indeksen for sikkerhetskultur. De utsagnene vi har tatt med gjelder følgende tre områder:

-Fart og bilbelte.

-Prosedyrer og planer i bedriften.

-Press og stress.

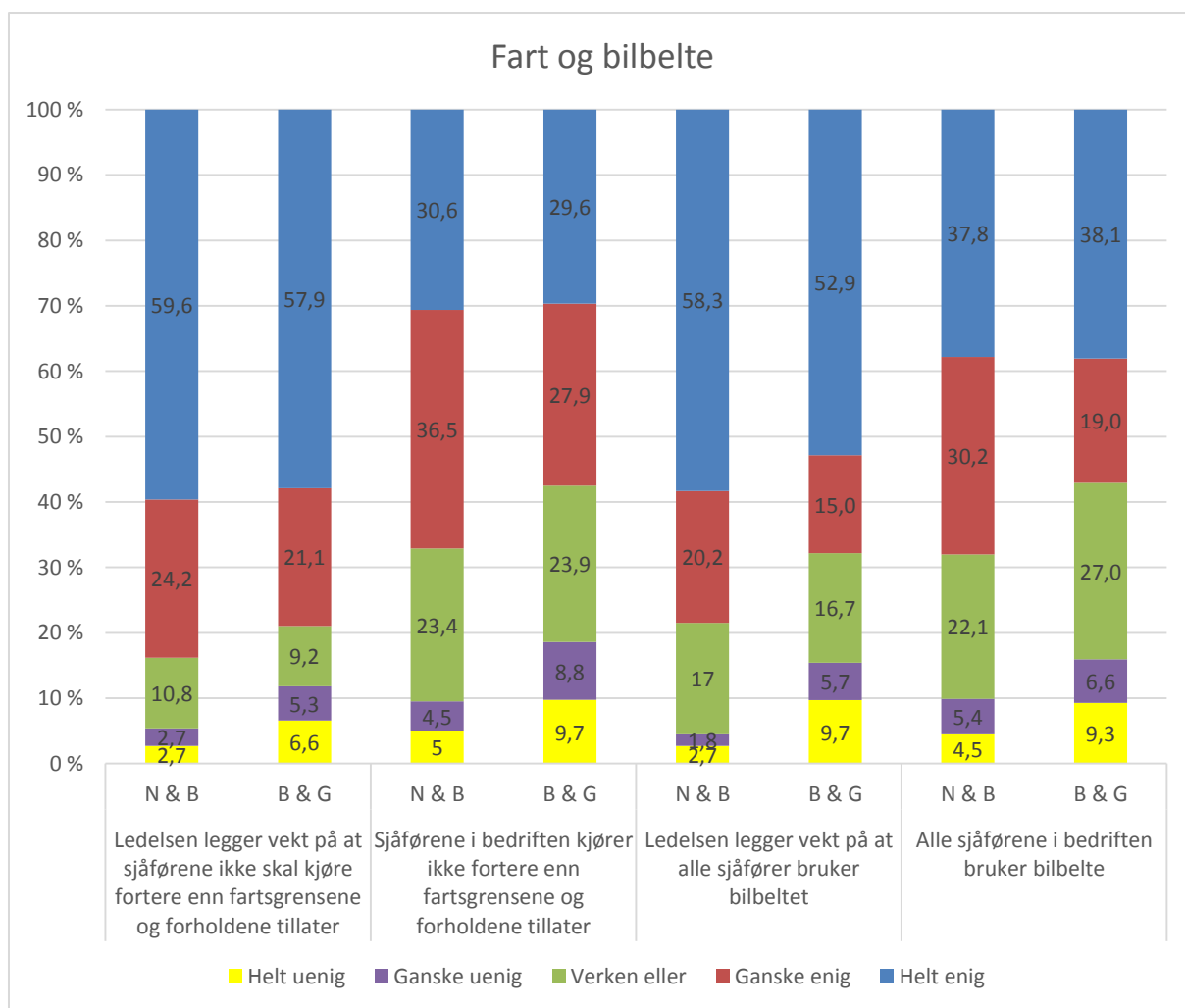
Vi presenterer her respondentens svar fra vår undersøkelse (B&G) samtidig som vi sammenligner med dataene fra alle tre bedriftene under ett fra N&B (2014).

Fart og bilbelte.

Figur 4.5 viser svarfordelinga for fire påstander som angår fart og bilbelte. Det gjelder følgende fire påstander:

- Ledelsen legger vekt på at sjåførene ikke skal kjøre fortere enn fartsgrensene og forholdene tillater
- Sjåførene i bedriften kjører ikke fortere enn fartsgrensene og forholdene tillater
- Ledelsen legger vekt på at alle sjåfører skal bruke bilbelte
- Alle sjåførene i bedriften bruker bilbelte

Fra figur 4.5 merker vi oss et avvik mellom på den ene siden respondentenes mening om ledelsens vektlegging, og det de mener faktisk skjer blant sjåførene. Denne tendensen er tydelig både for våre data og hos N&B (2014). Det er ikke overraskende at det i vårt materiale (B&G) er tendens til litt mindre sikkerhetsfokus når det gjelder fart og bilbelte. Summen av de to øverste feltene (helt og ganske enig) for alle de fire utsagnene ser vi er noe mindre i vår undersøkelse sammenlignet med N&B (2014).



Figur 4.5: Fart og bilbelte. Prosentvis fordeling. Sammenligning av Nævestad og Bjørnshau (N&B) (2014) (N=224) med vår undersøkelse (B&G) (N=228).

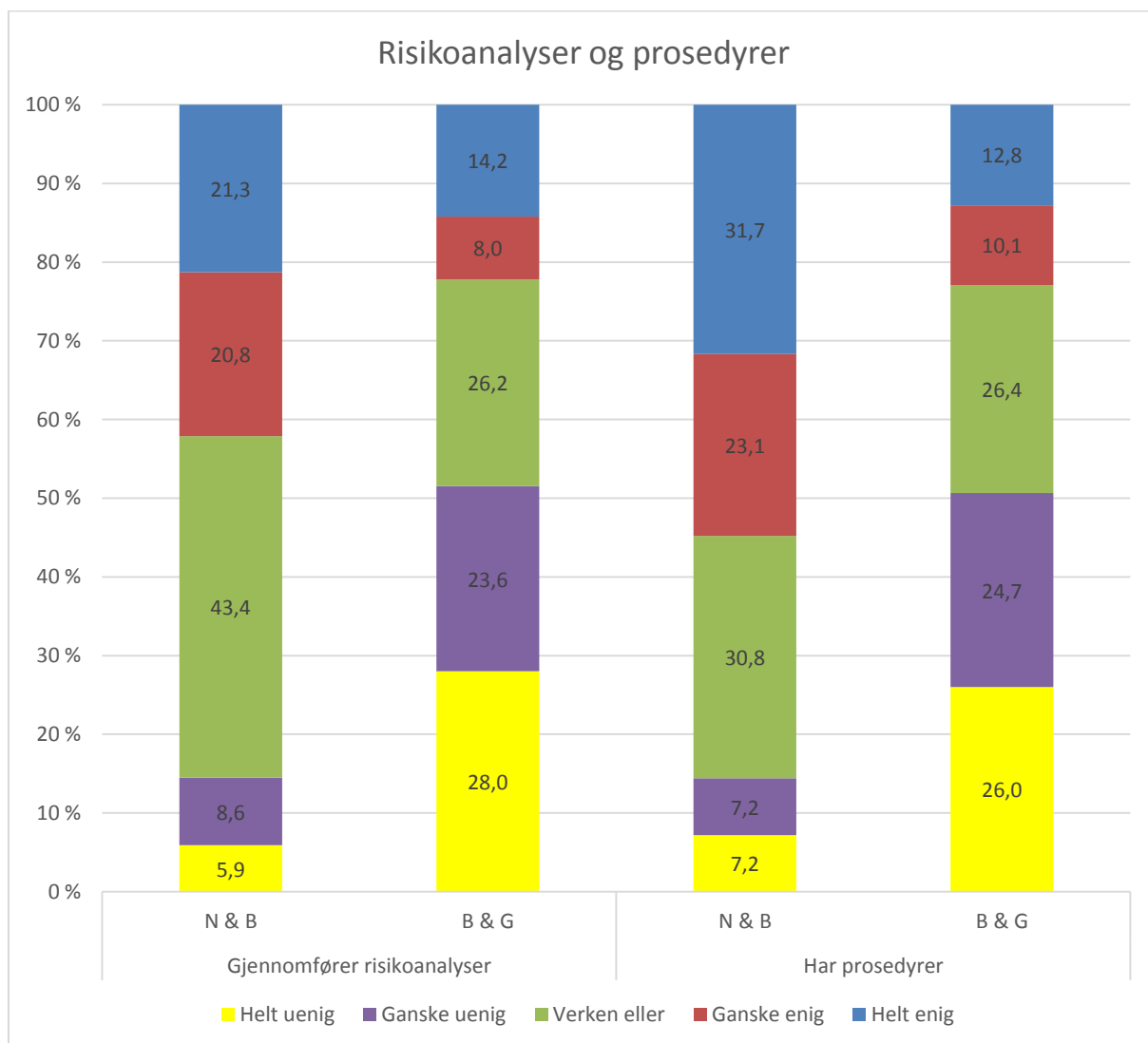
Risikoanalyser og prosedyrer

Videre har vi med følgende to påstander om analyser og prosedyrer:

- I bedriften gjennomfører vi risikoanalyser av potensielt farlige arbeidsoppdrag og aktiviteter
- I bedriften har vi arbeidsbeskrivelser/prosedyrer som beskriver farene ved ulike arbeidsoppdrag

Ved vurdering av disse to utsagende er forskjellen naturlig nok enda større mellom N&B (2014) og våre data, som vist i figur 4.6. N&B undersøker tre store bedrifter som alle har en god sikkerhetskultur. I den sammenheng kan en forvente en større vektlegging av risikoanalyser og prosedyrer, i disse bedriftene, sammenlignet med mindre transportbedrifter. Denne forskjellen kommer tydelig fram ved at summen av de to øverste feltene (helt og

ganske enig) for disse to utsagnene er under halvparten så stor i vår undersøkelse sammenlignet med N&B (2014).

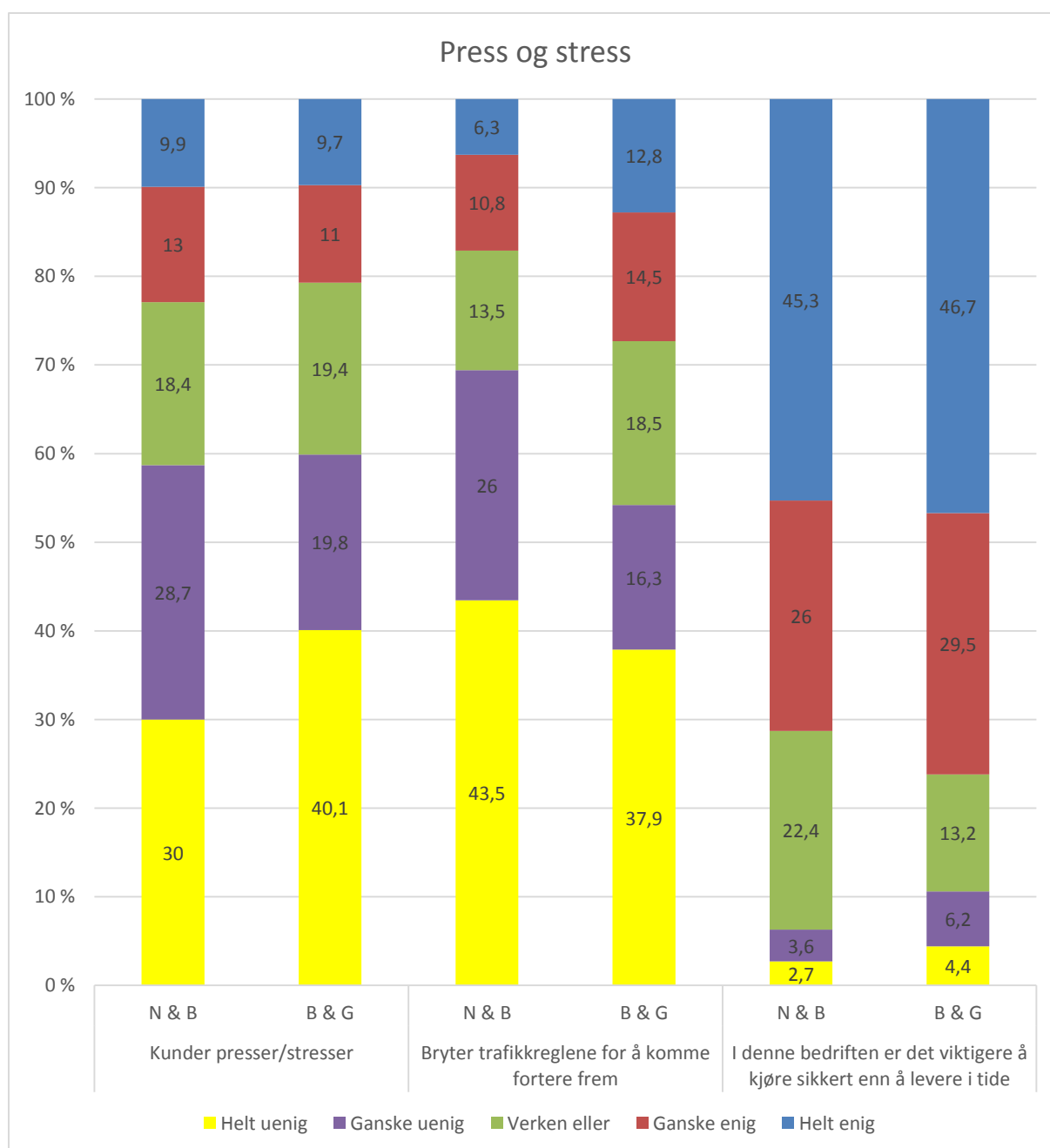


Figur 4.6: Risikoanalyser og prosedyrer. Prosentvis fordeling. Sammenligning av Nævestad og Bjørnskau (N&B) (2014) (N=224) med vår undersøkelse (B&G) (N=228).

Press og stress

Tre påstander om press og stress er:

- I min jobb opplever jeg at oppdragsgivere presser/stresser sjåfører
- Jeg bryter av og til trafikkreglene for å komme fortere fram
- I denne bedriften er det viktigere å kjøre sikkert enn å levere i tide

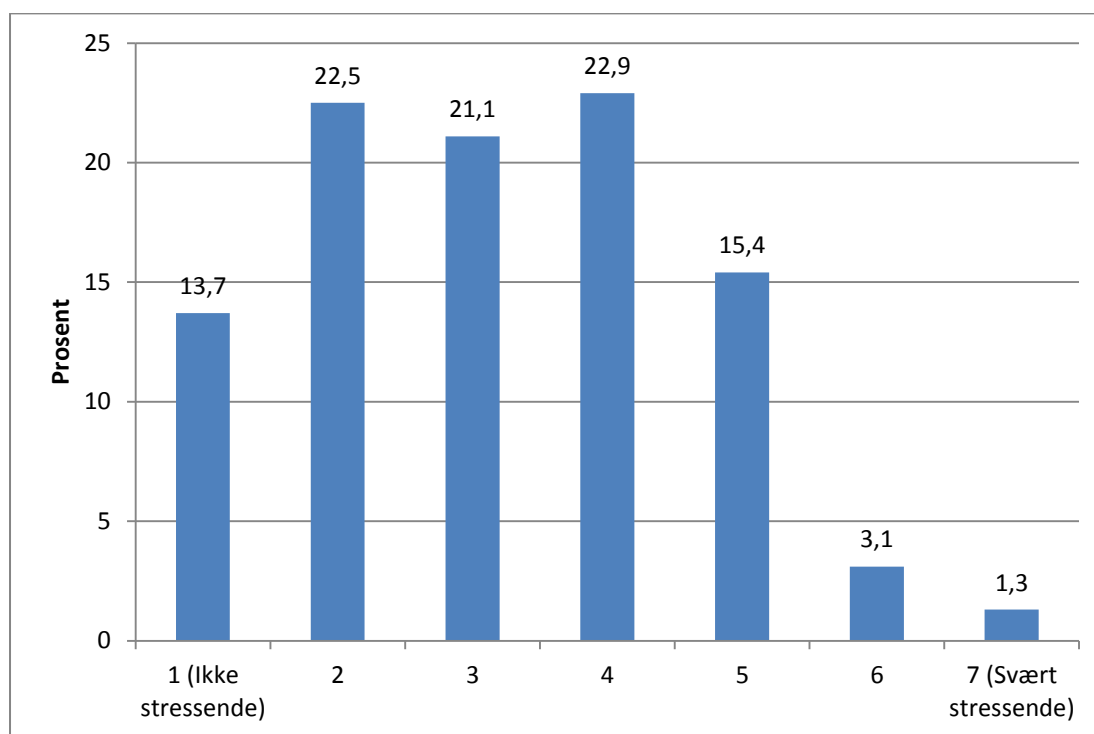


Figur 4.7: Press og stress. Prosentvis fordeling. Sammenligning av Nævestad og Bjørnskau (N&B) (2014) (N=224) med vår undersøkelse (B&G) (N=228).

For disse tre påstandene er hovedtrekkene hos N&B og i vår undersøkelse ganske lik, som det fremgår av figur 4.7. Størst avvik ser vi for utsagnet om at trafikkreglene brytes av og til for å komme fortere fram. I vår undersøkelse (B&G) er vel 27 % helt eller ganske enig i utsagnet, mens tilsvarende tall fra de tre store bedriftene i N&B (2014) er omtrent 17 %.

Videre har vi på en skala fra 1 til 7 bedt sjåførene om å gradere hvor stressende de opplevde arbeidet sitt. (der 1=Ikke stressende og 7=Svært stressende). Gjennomsnittlig verdi er 3.19,

som er ganske likt resultatet fra Ragnøy og Sagberg (1999). De målte en gjennomsnittlig verdi på om lag 3 for alle de grupper av sjåførere som deltok i den undersøkelse. Ser vi nærmere på fordelingen av svarene som vist i figur 4.8, kan vi konkludere med at en stor del av lastebilsjåførene ikke opplever sin arbeidsdag som stressende. Vel 36 prosent karakteriserer sin arbeidsdag ved hjelp av de to laveste verdiene (1 og 2). Over 57 prosent karakteriserer sin arbeidsdag ved å angi de tre laveste verdiene (1, 2 og 3). Samtidig ser vi at bortimot 20 prosent av alle respondentene velger å karakterisere sin arbeidsdag ved hjelp av de tre øverste verdiene på stress skalaen (5,6 eller 7). Også hos Ragnøy og Sagberg (1999) er dette tallet omkring 20 prosent, og med små variasjoner mellom sjåførgruppene. Vår undersøkelse kan dermed sies å bekrefte resultatet fra undersøkelsen til Ragnøy og Sagberg 15 år tilbake om at 1 av 5 sjåførere karakteriserer sin arbeidsdag som stressende.



Figur 4.8: Opplevelse av stress angitt på en skala fra 1=ikke stressende til 7=svært stressende. Prosentvis fordeling.

Vi har også spurt sjåførene om hva som kan føre til stress når de er på jobb. Fordelinga av svarene her er gitt i tabell 4.5. Her kan respondentene oppgi flere faktorer. Vi ser at dårlig vær/vei/føre er den hyppigste stressfaktor. Deretter kommer tekniske problemer. Kjøre- og hviletidsbestemmelsene er den tredje mest hyppige stressfaktor. Vår undersøkelse støtter dermed opp under de mer kvalitative undersøkelsene hos Askildsen (2011) og Hansen (2011) som påpeker at kjøre- og hviletidsreguleringen kan være et stressmoment for noen av lastebilsjåførene i det daglige arbeidet.

Tabell 4.5: Årsaker til stress. Antall og prosentvis fordeling.

Hva kan føre til stress for deg når du er på jobb?	Antall	Prosentfordeling
Dårlig vær/vei/føre	147	28,8
Tekniske problemer	96	18,8
Tidsskjema	69	13,5
Kjøre -og hviletidsbestemmelsene	92	18,0
Krav fra arbeidsgiver	28	5,5
Krav fra kunde/oppdragsgiver	58	11,4
Andre forhold	21	4,0
Sum	511	100

Mobilbruk

Vi har også stilt spørsmål hvor ofte en mottar samtale eller ringer i mobiltelefonen i løpet av en dag. Svarfordelinga her er vist i tabell 4.6. Om lag 60 prosent svarer at de har 3 eller færre samtaler, om lag 40 prosent har 4 eller flere samtaler. Dette er noe lavere omfang av mobilbruk enn rapportert i Ragnøy og Sagberg (1999). Med data på slutten av 1990-tallet beregnet de gjennomsnittelig antall samtaler pr sjåfør til 5,6 i løpet av en arbeidsdag. Tilsvarende tall i vårt materiale er 4,4. Noe av forklaringen på en mulig nedgang kan være forbudet mot håndholdt mobil innført ved tusenårsskiftet (forskrift av 17. desember 1999). Den moderate forskjellen kan imidlertid også ha sammenheng med de metodiske forskjellene som allerede er nevnt, mindre utvalgsstørrelse, og mindre representativt utvalg enn hos R&S (1999).

Tabell 4.6: Mobilbruk. Antall og prosentvis fordeling.

Hvor ofte har du samtaler i mobiltelefoni løpet av en vanlig arbeidsdag?	Antall	Prosent
Mindre enn 1 gang pr dag	36	15,9
1-3 ganger	100	44,3
4-10 ganger	49	21,7
Mer enn 10 ganger pr dag	41	18,1
Totalt (2 manglende svar)	226	100

Nesten-ulykker

Mange yrkessjåfører opplever farlige situasjoner og nesten ulykker i trafikken. Hele 81 prosent av sjåførene i en av bedriftene hos Nævestad og Bjørnskau (2014) oppgir at de har vært involvert i nesten-ulykker i 2012 og deler av 2013. For de to andre bedriftene er tallene 66 og 64 prosent. På vårt spørsmål om hvor ofte respondenten opplever nesten-ulykker eller farlige situasjoner (Se vedlegget for fullstendig spørsmålstekst) får vi en svarfordeling som vist i tabell 4.7. 1 av 4 opplever dette minst ukentlig. Over halvparten av sjåførene oppgir at det skjer månedlig eller hyppigere.

Tabell 4.7: Hyppigheten av nestenulykker/farlige situasjoner. Antall og prosentvis fordeling

Hvor ofte har du opplevd nesten ulykke/farlige situasjoner i trafikken?		
	Antall	Prosent
1 eller flere ganger daglig	25	11,0
Ikke hver dag, men 1 eller flere ganger i uken	30	13,2
Ikke hver dag, men 1 eller flere ganger i måneden	67	29,5
Sjeldnere enn 1 gang per mnd.	105	46,3
Sum - Antall/Prosent (1 utelatt)	227	100,0

Selvrapporterte ulykker og bøter

Når det gjelder selvrapporterte faktiske trafikkulykker i arbeidet oppgir 23 prosent av sjåførene i en av bedriftene hos Nævestad og Bjørnskau (2014) at de har vært utsatt for ulykker i 2012 og deler av 2013. For de to andre bedriftene er disse tallene 16 og 7 prosent. For respondentene hos Ragnøy og Sagberg (1999) oppgir 25 prosent at de har vært involvert i trafikkulykker i løpet av de siste 3 årene (5 prosent med personskaade, 20 prosent med kun materiell skade). Vi har sammenlignet våre resultater med Ragnøy og Sagberg (1999) i tabell 4.8. Ordlyden i spørsmålsstillingen er identisk. I vår undersøkelse finner vi noe lavere hyppighet av ulykkesinvolvering enn hos Ragnøy og Sagberg (1999), med unntak av godsskader i forbindelse med lasting/lossing, som vist i tabell 4.8

Tabell 4.8: Selvrappporterte ulykker av ulike typer. Antall ulykker pr 100 sjåførere. Sammenligning av Ragnøy og Sagberg(R&S) (1999) (N=2601) med vår undersøkelse (B&G) (N=226).

	Antall ulykker Pr. 100 sjåfør B&G (2014) N=226	Antall ulykker Pr. 100 sjåfør R&S (1999) N=2601
Trafikkulykke med personskade	1,3	4,5
Trafikkulykke med materiell skade	13,3	20,3
Godskade ved kjøring	3,1	4,5
Personskade/ulykke ved lasting/lossing	0,4	0,9
Godsskade ved lasting/lossing	2,2	1,8

Det kan tenkes flere mulige forklaringer på forskjellen mellom vår undersøkelse og R&S (1999), som vist i tabell 4.8. Vår utvalgsstørrelse mindre (N=226 mot N= 2601) og vår utvalgsmetode kan ha gitt et mindre representativt utvalg enn hos R&S (1999). Som følge av tidspunktet for obligatorisk etterutdanning kan utvalget av respondenter i vår undersøkelse ha en skjevhet i retning mer erfarne sjåførere. Det kan bety lavere risiko for å involveres i ulykker. Samtidig kan vi heller ikke utelukke at endringer i risikoen for ulykker, mer generelt i vegtrafikken i løpet 15 års perioden, spiller inn.

På spørsmål om respondenten har fått bot/gebyr/forelegg i løpet av de siste 12 månedene svarer 18 % ja i vår undersøkelse. I Ragnøy og Sagberg (1999) er dette tallet 38 %. Forklaringen på dette avviket kan være de samme statistiske faktorene som er nevnt ovenfor, men det kan også ha sammenheng med at det er et sensitivt spørsmål. Når det i vår undersøkelse skal besvares i en opplærings situasjon, der det blant annet legges vekt på bevisstgjøring omkring adferd og holdninger, kan det tenkes å ha påvirket svarene. Når det gjelder hvilke typer forelegg det er snakk om finner vi tilsvarende resultater som hos Ragnøy og Sagberg (1999). Fordelinga på type forelegg er vist i tabell 4.9. Over halvparten gjelder fartsovertredelser. Deretter kommer overlast og kjøre- og hviletid.

Tabell 4.9: Selvrapporterte tilfeller av bot, gebyr eller forenklet forelegg i løpet av de siste 12 månedene.

	Bot/Gebyr/forelegg	
	Antall	Prosent
Fartsovertredelse	22	53,7
Overlast	5	12,2
Antall gebyr/bøter/forelegg for sikring avlast	0	0
Dokumenter	3	7,3
Kjøre- og hviletid	5	12,2
Teknisk stand	2	4,8
Andre trafikkforseelser	4	9,8
Sum	41	100

4.3 Kjøre- og hviletid.

I likhet med flere andre undersøkelser¹⁷ finner vi at sjåførene har god kjennskap til reglene om kjøre- og hviletid. Vel 43 % svarer at de kjenner reglene godt, mens de resterende kjenner dem sånn noenlunde.

Tabell 4.10: Kjennskap til reglene om kjøre- og hviletid.

	Kjenner du reglene om kjøre- og hviletid?	
	Antall	Prosent
Ja, jeg kjenner dem godt	99	43,4
Ja, jeg kjenner dem sånn noenlunde	128	56,1
Nei	1	0,4
Total	228	100,0

Tabell 4.11 viser antallet som er underlagt kjøre- og hviletidsreglene. På spørsmål om bestemmelsene gjelder for vedkommende sjåfør, svarer omtrent tre av fire sjåførere ubetinget ja. For noen gjelder det delvis, mens kun et fåtall (3,5 %) har et arbeid der reguleringen ikke gjelder. I likhet med Nordbakke (2004) finner også vi en tendens til at de som til enhver tid er underlagt disse reglene har større kjennskap til dem enn yrkessjåførere som sjeldnere er underlagt reglene.

¹⁷Ragnøy og Sagberg (1999), Jørgensen og Slottøy (2004), Nordbakke (2004) og Trafi (2013)

Tabell 4.11: Antall som omfattes av reglene om kjøre- og hviletid.

Gjelder reglene om kjøre- og hviletid i din jobb?		
	Antall	Prosentfordeling
Ja	168	73,6
Ja, stort sett	25	11,0
Ja, av og til	25	11,0
Nei	8	3,5
Total	227	99,6
Manglende svar	1	0,4
Antall (N)	228	100,0

Hyppighet av regelbrudd.

Som vi oppsummerte tidligere i tabell 2.2 viser tidligere undersøkelser, både basert på kontroller og basert på selvrapporing at brudd på reglene om kjøre- og hviletid er ganske utbredt i lastebilnæringen. I vårt materiale oppgir ca. 67 % at de har brutt reglene, men bare 1,9 % oppgir at dette skjer ofte/regelmessig. Dette er ganske nært opp til svarfordelinga fra Nævestad og Bjørnskau (2014) og Nordbakke (2004)¹⁸. Tabell 4.12 viser også i hvilken grad respondentene mener andre på arbeidsplassen bryter bestemmelsene. Her kan vi merke oss at hele 43 % av sjåførene (98 av 228) svarer «Vet ikke».

Tabell 4.12: 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 du selv reglene?		Bryter sjåfører på din arbeidsplass reglene?	
Ja, ofte/regelmessig	1,9%	Ja, et flertall	9,3%
Ja, av og til	50,2%	Ja, men bare et mindretall	24,0%
Ja, en gang	15,2%	Ja, men bare en	7,8%
Nei, aldri	32,7%	Nei, ingen	58,9%
Totalt	100%	Totalt	100%
	N=211		N=129

Dette kan tyde på at en god del yrkessjåfører faktisk ikke vet om andre bryter reglene eller at de vegrer seg for eventuelt å spekulere i det. I hvilken grad en selv og eller andre i bedriften

¹⁸ Samtidig er disse undersøkelsene ikke direkte sammenlignbare med vår, fordi 72 % av utvalget hos Nordbakke (2004) er bussjåfører, og fordi utvalget hos Nævestad og Bjørnskau (2014) er fra tre store virksomheter.

bryter bestemmelsene, er sensitive spørsmål. Mange svar i kategorien vet ikke kan tyde på det. Når denne kategorien holdes utenfor er antall respondenter som faktisk svarer på dette spørsmålet ganske lavt (N=129). Opplærings situasjonen som undersøkelsen er gjennomført i, kan også tenkes å ha betydning for svarene på dette spørsmålet. En betydelig andel svarer at ingen kollegaer bryter reglene (nesten 59 %). I undersøkelsen til Nordbakke (2004) er tendensen noe annerledes da bare ca. 12 % mener kollegaene sjelden bryter reglene. Alt i alt tilsier disse momentene varsomhet i hvordan en skal tolke resultatene på dette punkt.

Type regelbrudd og årsak som oppgis.

Tabell 4.13 viser hvilke type brudd som oppgis. I underkant av 10 % oppgir brudd på mer enn en bestemmelse. Brudd på daglig kjøretid oppgis som det mest hyppige type regelbrudd. Her ser vi også et visst avvik fra tallene fra Statensvegvesen (gjelder tunge kjøretøy, inkludert passasjertransport). Hyppigste regelbrudd avdekket der gjelder døgnhvile. (Statens vegvesen:2014)

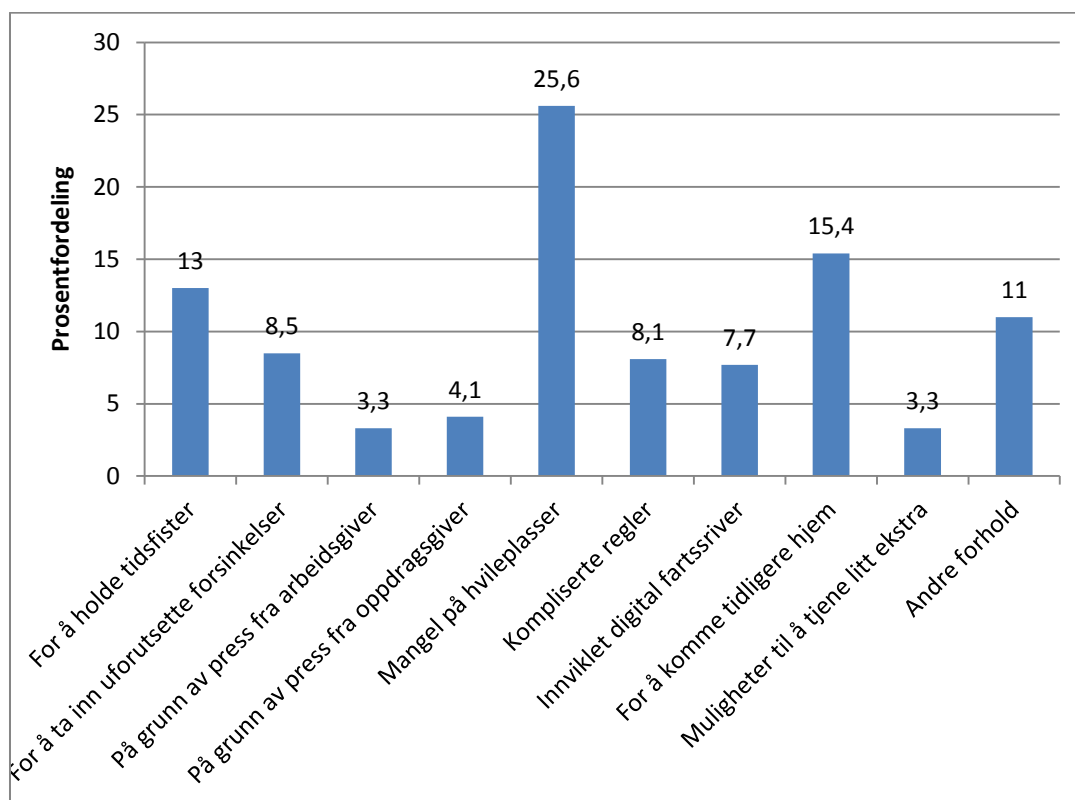
Tabell 4.13: Oversikt type brudd på reglene for kjøre- og hviletid. Prosent.

	Ved siste brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene, hva slags type brudd var dette?
	Prosentfordeling
Daglig kjøretid	39,5
Pause i kjøringen	28,9
Døgnhvile	10,5
Ukehvile	2,0
Mangler ved skiv/kort/fartsskriver	6,6
Annet	3,3
Brudd på to eller flere bestemmelser	9,2
Sum	100 (N=152)

På spørsmål om årsaker til at kjøre- og hviletidsbestemmelsene brytes gjengir vi svarresultatet i figur 4.9. Her oppgis mangel på hvileplasser som klart hyppigste årsak¹⁹. Nest etter «Mangel på hvileplasser» finner vi «For å komme tidligere hjem» og «For å holde tidsfrister».

¹⁹ Dette er i overensstemmelse med det sjåførene beskriver i undersøkelsene til Askildsen (2011). I Nævestad og Bjørnskau (2014) er svarfordelinga noenlunde den samme.

«Kompliserte regler» og «Innviklet digital fartsskriver» er samlet sett også en betydelig årsak.



Figur 4.9: Oppgitte årsaker til brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Prosentvis fordeling.

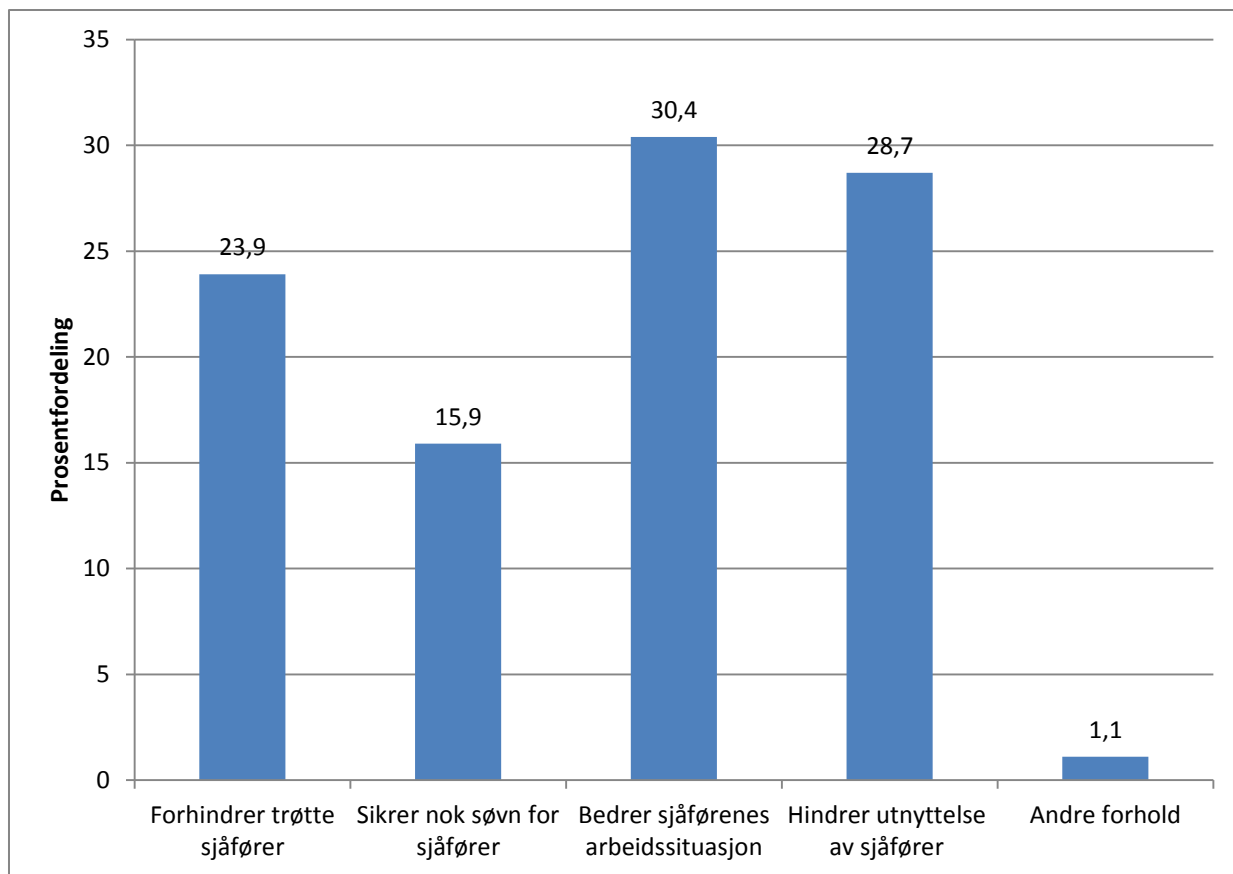
Vi spurte også om sjåførene kjører for fort for å rekke hjem og samtidig overholde kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Svarfordelinga er gitt i tabell 4.14. Som vi ser oppgir så mange som nesten 30 % at de av og til eller ofte kjører for fort av denne grunn. En tredjedel gjør det sjelden, mens 37 % svarer at det aldri skjer.

Tabell 4.14: Antall som kjører for fort for å overholde reglene. Frekvens og prosent.

Kjører du selv noen ganger for fort for å rekke hjem og samtidig overholde kjøre- og hviletidsbestemmelsene?		
	Antall	Prosentfordeling
Ja, ofte/regelmessig	12	5,6
Ja, av og til	51	23,9
Ja, men sjelden	71	33,3
Nei, aldri	79	37,1
Total	213	100

Vurderinger av reglene for kjøre- og hviletid.

Når respondentene blir spurt om hva de mener er positive sider ved kjøre- og hviletidsbestemmelsene, oppgir bortimot 60 % at det bedrer arbeidssituasjon for sjåførene og/eller at det hindrer utnyttelse av sjåførene. Nesten 24 % mener det forhindrer trøtte sjåførere. (Jfr. Figur 4.10). Dette inntrykket kommer også fram i flere andre undersøkelser. Undersøkelsen fra Finland (Trafi:2013) viser det samme. I den kvalitative studien til Askildsen (2011) oppsummeres dette slik «*sjåførene i det alt vesentlige stiller seg positive til kjøre- og hviletidsbestemmelsene fordi regelverket og håndhevingen bidrar til å redusere de nær grenseløse kjøretidskrav sjåførene ofte ble utsatt for tidligere*» (Askildsen 2011: 41).



Figur 4.10: Positive sider ved reglene for kjøre- og hviletid. Prosentvis fordeling.

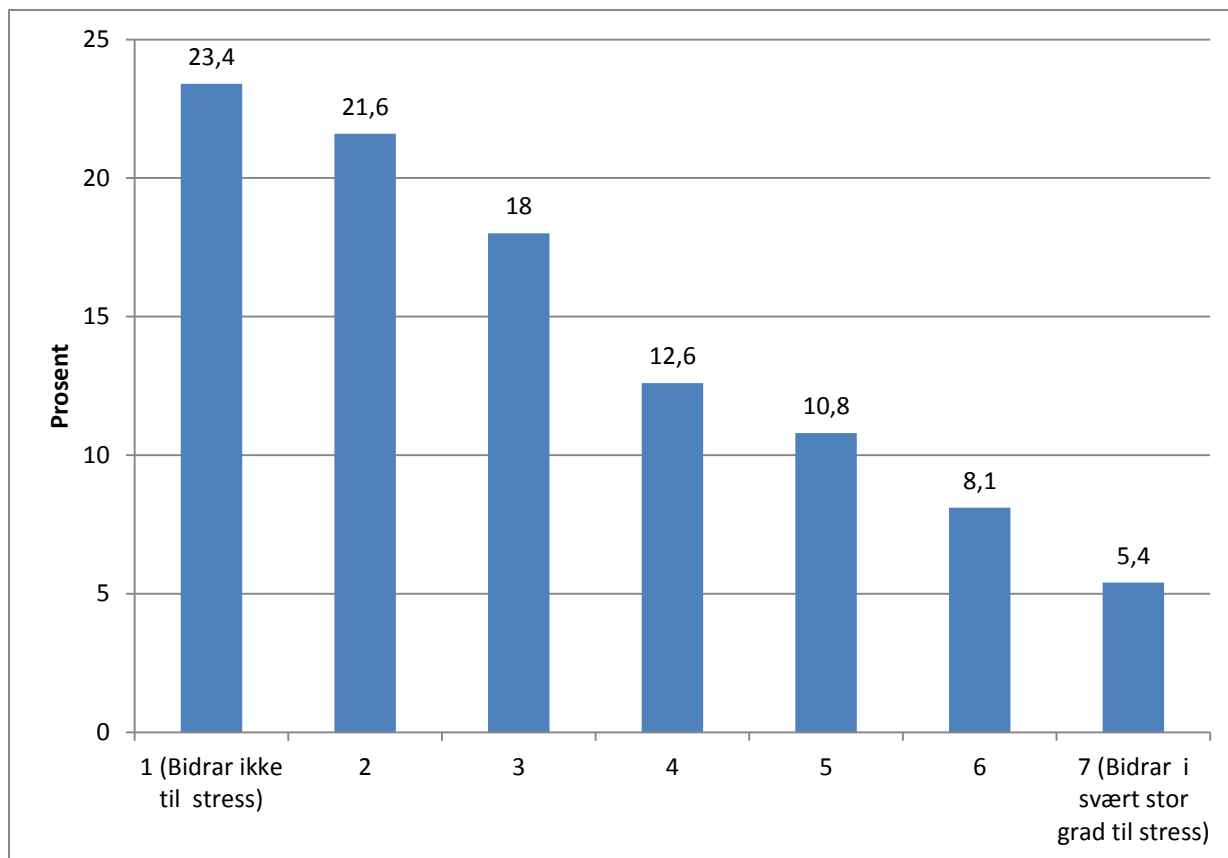
Vi har også bedt om sjåførenes vurdering av hvordan kjøre- og hviletidsreguleringen kan tenkes å påvirke trafikksikkerheten. Resultatet er vist i tabell 4.15.

Tabell 4.15: Virkning på trafikksikkerheten. Frekvens og prosent.

Mener du at reglene om kjøre- og hviletid påvirker trafikksikkerheten?		
	Antall	Prosentfordeling
Ja	177	78,7
Nei	20	8,9
Vet ikke	28	12,4
Sum	225	100
Hvilken retning mener du det kan påvirke trafikksikkerheten?		
	Antall	Prosentfordeling
I positiv retning	87	48,1
I negativ retning	26	14,4
I begge retninger	59	32,6
Vet ikke	9	4,9
Sum	181	100

Et stort flertall (nær 80 %) mener reglene om kjøre- og hviletid har betydning for trafikksikkerheten. Nær halvparten av disse mener bestemmelsene kan ha positiv effekt. Samtidig mener over 14 % at reglene har negativ virkning på trafikksikkerheten, og over 32 % mener det reglene om kjøre- og hviletid kan gi seg utslag i begge retninger.

På spørsmål om kjøre- og hviletidsbestemmelsene bidrar til stress i arbeidssituasjonen (på en skala fra 1 til 7, hvor 1= bidrar ikke til stress og 7= bidrar i svært stor grad til stress) ser vi av fig 4.10 at 63 % sjåførene karakteriserer dette ved de tre laveste verdiene på skalaen. Samtidig er det nesten en fjerdedel som oppgir de tre høyeste verdiene.



Figur 4.11: Opplevelse av i hvor stor grad kjøre- og hviletidsbestemmelsene bidrar til stress angitt på en skala fra 1 til 7, der 1=Bidrar ikke til stress og 7=Bidrar i svært stor grad til stress. Prosentvis fordeling

Kjøre- og hviletidsbestemmelsene er et komplekst regelverk. Spesielt når bestemmelsene sammenholdes med arbeidsmiljøloven og arbeidstidsdirektivet. Dette er regelverk som hver for seg er vanskelig å sette seg inn i. Mellom disse tre sett med forordninger oppleves også motstridende hensyn når daglige praksis skal utformes. Dette bidrar til usikkerhet omkring lovlig tidsbruk. Denne usikkerheten, sammen med innsnevringen av handlingsrommet og strenge sanksjoner som beskrevet i Hansen (2011) kan fremstå som stressmomenter i sjåførenes arbeidshverdag. At dette er tilfelle for en del sjåførere bekreftes av resultatet vist i figur 4.11

Fra den kvalitative studien hos Askildsen (2011) går det videre fram at sjåførene først og fremst er kjent med, og forholder til seg reglene om kjøre- og hviletid (og i mindre grad forholder seg til arbeidsmiljøloven og arbeidstidsdirektivet). De intervjuede langtransportsjåførene (i Askildsen: 2011) opplever at regelverket er komplekst og lite

fleksibelt. I den tidligere nevnte undersøkelsen fra Finland (Trafi:2013) fremheves også behovet for mer fleksibilitet.

Avslutningsvis har vi derfor bedt respondentene vurdere behovet for mer fleksibilitet i reguleringen av kjøre- og hviletid. Resultatet er vist i tabell 4.16.

Tabell 4.16: Behov for justeringer av reglene om kjøre- og hviletid. Frekvens og prosent.

Mener du at reglene om kjøre- og hviletid er for lite fleksible?		
	Antall	Prosentfordeling
Ja	144	64
Nei	51	22,7
Vet ikke	30	13,3
Sum	225	100
Hvilke deler av reglene bør endres?		
	Antall	Prosentfordeling
Daglig kjøretid	102	45,5
Pause i kjøringen	68	30,4
Døgnhvile	30	13,4
Ukehvil	16	7,1
Vet ikke	8	3,6
Sum	224	100

Et klart flertall (64 %) mener reguleringen av kjøre- og hviletid er for lite fleksibel. 23 % mener det reglene er fleksible nok, mens 13 % svarer «vet ikke». Blant de som ønsker mer fleksibilitet gjelder dette særlig i forhold til daglig kjøretid og pauser i kjøringen. På dette punkt er våre resultater helt i overensstemmelse med det den nevnte undersøkelsen fra Finland (Trafi :2013) og det bekrefter resultatene fra de mer kvalitative studiene fra Norge (Askildsen: 2011 og Hansen: 2011).

5. Oppsummering og konklusjoner

En av hovedbegrunnelsene for regulering av kjøre- og hviletid blant yrkessjåfører er hensynet til trafiksikkerheten. Det er godt dokumentert at tretthet gir reduserte kjøreferdigheter, og er medvirkende faktorer ved en betydelig del av ulykkene i trafikken. Mengde og kvalitet av søvn før kjøring, samt tid bak rattet påvirker kjøreadferd og risikoen for ulykker. Dette tilsier at kjøre- og hviletid for yrkessjåfører bør reguleres og kontrolleres, noe yrkessjåførene jevnt over stiller seg positivt til. Samtidig, kan deler av regelverket og praktiseringen av det, kombinert med økende logistikk-krav, gi utilsiktede virkninger av betydning for trafiksikkerheten. Eksempler kan være ugunstige spise og hvileløsninger og økte hastigheter på transportstrekningene. En lite fleksibel regulering av kjøre- og hviletid, sammen med strenge sanksjoner kan oppleves som et press for sjåførene.

Med utgangspunkt i tidligere studier har vi bedt lastebilsjåførenes vurdere kjøre- og hviletidsreguleringen. Deres vurdering knyttes til egen arbeidssituasjon og betydning for trafiksikkerheten.

228 sjåfører har fylt ut spørreskjema, som deltakere på obligatoriske etterutdanningskurs for yrkessjåfører innen godstransport. Utvalget av respondenter er fra hele landet, men ikke nødvendigvis representativt for norske lastebilnæring i sin helhet da vi har en overvekt av kursdeltakere fra Nord-Norge. I tråd med andre datakilder viser våre tall at yrket som lastebil/vogntogsjåfør er mannsdominert. Det er ei næring med stort innslag av små bedrifter, som driver mange forskjellige transportvirksomheter. Det er videre stor spredning blant våre respondenter når det gjelder alder, årlig kjørelenge med lastebil/vogntog og erfaring som tungbilsjåfør. 82 prosent er uten eierinteresser i det foretaket de kjører for. Omkring 80 prosent av respondentene er fast ansatt på heltid og kjører fast for en bileier. 13,6 prosent kjører fast for en, men også for andre. Det er et lite innslag (7,1 prosent) av deltidsansatte og 13 prosent av respondentene er time/vikarsjåfører. Videre merker vi oss at de aller fleste ansatte sjåfører har fast time/månedslønn.

Respondentene blir bedt om å karakterisere ulike sider sin arbeidssituasjon. To spørsmål som gjelder egen innflytelse og opplevelse av stress, har vi stilt på samme måte som i en tidligere stor undersøkelse (Ragnøy og Sagberg:1999). Resultatet i vår undersøkelse viser at over halvparten av lastebilsjåførene opplever å ha liten eller middels innflytelse på tidsstyringen i sin hverdag. Det oppgis noe større innflytelse når det gjelder ruteplanleggingen.

Sammenligninger vi våre tall med Ragnøy og Sagberg sin undersøkelse 15 år tilbake kan det tyde på at sjåførenes innflytelse er svekket.

Vi ber også sjåførene om å angi omfanget av stress i arbeidet, ved at de velger verdi på en skala fra 1 til 7, hvor 1= «ikke stressende» og 7= «svært stressende». Resultatet her er at vel 36 prosent karakteriserer sin arbeidsdag ved hjelp av de to laveste verdiene (1 og 2). Over 57 prosent karakteriserer sin arbeidsdag ved å angi de tre laveste verdiene (1, 2 og 3). Samtidig ser vi at ca. 20 prosent av alle respondentene velger å karakterisere sin arbeidsdag ved hjelp av de tre øverste verdiene på stress skalaen (5,6 eller 7). Også hos Ragnøy og Sagberg (1999) er dette tallet omkring 20 prosent, og med små variasjoner mellom sjåførgruppene. Vår undersøkelse kan dermed sies å bekrefte tendensen (15 år tilbake) om at 1 av 5 sjåfører karakteriserer sin arbeidsdag som stressende. Videre svarer 1 av 4 sjåfører i vår undersøkelse at de opplever nesten-ulykker eller farlige situasjoner minst ukentlig. Over halvparten av sjåførene oppgir at det skjer månedlig eller hyppigere.

Vi har også bedt sjåførene om å vurdere noen utsagn som kan være med å belyse sikkerhetskulturen i bedriftene. Disse utsagnene er også benyttet i Nævestad og Bjørnskau (2014), som gjør en grundigere kartlegging av sikkerhetskulturen i tre store transportbedrifter. Det er en tendens til at sjåførene i de tre bedriftene hos Nævestad og Bjørnskau (2014) legger noe større vekt på sikkerhet enn sjåførene i vårt datasett. For eksempel når det gjelder utsagnet om at «trafikkreglene brytes av og til for å komme fortere fram». I vår undersøkelse er vel 27 % helt eller ganske enig i utsagnet, mens tilsvarende tall fra de tre store bedriftene hos Nævestad og Bjørnskau (2014) er omtrent 17 %. Denne forskjellen er som forventet i og med vi her sammenligner med tre store virksomheter som alle oppnår relativ høy score på sikkerhetskultur. Når forskjellen likevel ikke er mer markert på dette punkt kan det ha å gjøre de mulige utvalgsskjevheter som tidligere beskrevet. Mer erfarne sjåfører og overvekt av sjåfører fra en større virksomhet kan bidra til mer fokus på trafiksikkerhet.

Omtrent alle som er med i vår undersøkelsen er godt kjent, eller sann noenlunde kjent med reglene for kjø- og hviletid, og videre er over 95 % av dem helt eller delvis omfattet av reglene i sitt arbeid. De mener det er behov for regulering av kjø- og hviletid, særlig fordi det bedrer arbeidssituasjon for sjåførene og forhindrer utnyttelse av sjåførene, men også fordi det bidrar til mindre trette sjåfører. Denne undersøkelsen viser samtidig at det er delte meninger blant sjåførene om hvordan kjø- og hviletidsreguleringen fungerer.

67 % av respondentene oppgir at de har brutt reglene for kjøre- og hviletid, men svært få oppgir at dette skjer ofte/regelmessig. Når det gjelder årsaker til at kjøre- og hviletidsbestemmelsene brytes stemmer resultatene våre overens med flere andre studier. Mangel på hvileplasser er klart hyppigste årsak. Nest etter «Mangel på hvileplasser» finner vi «For å komme tidligere hjem» og «For å holde tidsfrister». «Kompliserte regler» og «Innviklet digital fartsskriver» er samlet sett også en betydelig årsak. Nesten 30 % oppgir at de av og til eller ofte kjører for fort for å rekke hjem og samtidig overholde kjøre- og hviletidsbestemmelsene. En tredjedel gjør dette sjelden, mens 37 % svarer at det aldri skjer.

Et stort flertall (nær 80 %) mener reglene om kjøre- og hviletid har betydning for trafiksikkerheten. Nær halvparten av disse mener bestemmelsene har positiv effekt på trafiksikkerheten. Samtidig mener over 14 % at reglene har negativ virkning på trafiksikkerheten, og over 32 % mener at reglene om kjøre- og hviletid kan gi seg utslag i begge retninger. 1 av 4 lastebilsjåførere mener kjøre- og hviletidsbestemmelsene bidrar til stress i arbeidssituasjonen (på en skala fra 1 til 7, hvor 1= «bidrar ikke til stress» og 7= «bidrar i svært stor grad til stress», oppgir ca. en fjerdedel av sjåførene de tre høyeste verdiene på skalaen).

Et klart flertall (64 %) mener reguleringen av kjøre- og hviletid er for lite fleksibel, og de ønsker seg særlig mer fleksibilitet i forhold til daglig kjøretid og pauser i kjøringen.

Alt i alt ser vi at resultatene fra denne spørreundersøkelsen støtter opp om konklusjoner fra flere andre studier. Kjøre- og hviletidsreglene og praktiseringen av kan virke begrensende på sjåførenes frihet og handlingsrom. Det kan vanskeliggjøre utførelsen av transportoppdragene, og det kan gi utilsiktede effekter på trafiksikkerheten gjennom uheldige kjøreadferd og ugunstige hvileløsninger. Nesten 30 % oppgir fartsøkning for å rekke hjem innenfor reglene. Mange sjåførere bryter bestemmelsene om kjøre- og hviletid fordi hvilefasiliteter mangler. Videre kan bestemmelsene bidra til ekstra press på sjåførene som kommer i tillegg til økende logistikk-krav og øvrige krav fra veimyndighetene. 25 % av sjåførene i denne undersøkelsen mener reguleringen av kjøre- og hviletid bidrar til stress i arbeidssituasjonen. I tidligere undersøkelser har sjåførere påpekt at detaljer i regelverket oppfattes som overflødig og håndhevelsen som unødvendig rigid i forhold til å kunne utføre sjåførarbeidet på en tilfredsstillende måte. Et klart flertall av sjåførene i vår undersøkelse ønsker seg mer fleksible

ordninger. I følge lastebilsjåførene bør justeringer som øker fleksibiliteten gjelde daglig kjøretid, pause i kjøringen og pålagt døgnhvile. Sjøførenes erfaringer er forhold som myndighetene bør ta hensyn til når kjøre- og hviletidsreguleringen skal evalueres og forbedres, og når kontrollpraksis skal utformes rundt omkring i landet.

Litteraturhenvisninger:

Amundsen, A.H. & Sagberg, F. (2003). *Hours of service regulations and the risk of fatigue- and sleep-related road accidents. A literature review*. Oslo: Transportøkonomisk Institutt(TØI).

Amundsen, A.H. & Bjørnskau, T. (2003). *Utrygghet og risikokompensasjon i transportsystemet. En kunnskapsoversikt for RISIT-programmet*. Transportøkonomisk Institutt. TØI-rapport 622/2003.

Askildsen, T. (2011). *Sjåførere i langtransport - en intervjuundersøkelse*. Transportøkonomisk Institutt. TØI-rapport 1138/2011.

Assum, T. & Sørensen, W.J. (2010). *130 dødsulykker med vogntog. Gjennomgang av dødsulykker i 2005-2008 gransket av Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper*. Transportøkonomisk Institutt. TØI-rapport 1061/2010.

Elvik, R. m.fl. (1997). *Trafikksikkerhetshåndboken*. Transportøkonomisk Institutt. Nettutgave toi.no, 15.09.12.

Erke, A. og Elvik,R. (2006). *Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak*. TØI rapport 851/2006. Transportøkonomisk institutt.

Jørgensen, K. S.& Slottøy,G.J (2004). *Kjøre og hviletidsbestemmelsene i langtransportbransjen - en undersøkelse omkring bestemmelsenes avskrekkende effekt*. Bodø: Handelshøgskolen i Bodø. Siviløkonomoppgave.

Hansen, S.L. (2011). *Hvorfor bidrar ikke dagens kjøre- og hviletidsbestemmelser i større grad til lavere ulykkestall?* Masteroppgave. Universitete i Stavanger/Universitetet i Tromsø.

Moe, D. & Øvstedal, L. (1997). *Rammebetingelser og ulykker med tunge kjøretøy*. SINTEF. Rapport A97602.

Nordbakke, S. (2004). *Trøtte typer på tur. Trøtthet og innsovning bak rattet - erfaring, kunnskap og atferd blant yrkessjåførere og privatbilister*. Transportøkonomisk Institutt TØI-Rapport 706/2004.

Nygaard, J. & Tellnes, G. (1994). *Arbeidsmiljø, helse og trafikksikkerhet blant yrkessjåførere. Delrapport1: basisregistreringer*. Gruppe for trygdemedisin/Universitetet i Oslo.

Nævestad, T.O. & Bjørnskau, T. (2014). *Kartlegging av sikkerhetskultur i tre godstransportbedrifter*. TØI rapport 1300/2014.

Nævestad, T.O & Phillips, R.O.(2013). *Trafikkulykker ved kjøring i arbeid - en kartlegging og analyse av medvirkende faktorer*. TØI rapport 1269/2013

Phillips, R.O (2014):<https://www.toi.no/fit/>

Phillips, R. O. & Sagberg,F.(2010). *Managing driver fatigue in occupational settings*. Transportøkonomisk Institutt. TØI-Rapport 1081/2010.

Phillips, R.O. & Meyer S.F.(2012). *Kartlegging av arbeidsrelaterte trafikkulykker. Analyse av dødsulykkene i Norge fra 2005 til 2010*. Transportøkonomisk Institutt. TØI-rapport 1188/2012.

Ragnøy, A. & Sagberg,F (1999). *Vogntog, kjøreadferd og kjøretøytilstand. Betydningen av sjåførenes arbeidssituasjon og rammebetingelser i næringen*. Transportøkonomisk Institutt. TØI-rapport 468/199.

Reason, J.(1997).*Managing the risk of organizational accidents*. Aldershot:Ashgate.

Ritzer, G. (1993). *The McDonalizing of Society*.

Statens Vegvesen(2014): *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2013*. Vegdirektoratet Juni 2014.

Statens Vegvesen (2014): *Revidert notat - Tilstandsundersøkelse kap 5/2013. Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene - sammenligning med 2012*.

Trafi (2013): *Ajo . ja lepoaikasäädösten vaikutkset*. (Sammendrag på svensk og engelsk) Trafiksäkerhetsverket Trafi, Helsinki 2013.

Waller.P.F. (1986). The highway transportation system as a commons; implications for risk policy. *Accident Analysis and Prevention* 18, ss. 417-424.

VEDLEGG

Til kursdeltakere på Etterutdanningskurs for yrkessjåfører innen godstransport.

Høgskolen i Harstad(HiH) i samarbeid med Transportøkonomisk institutt(TØI) gjennomfører en undersøkelse om kjøre- og hviletidsbestemmelsene i lastebilnæringen. Formålet er å få mer kunnskap om hvordan sjåførene opplever disse bestemmelsene. Vi trenger dine erfaringer og vurderinger, fordi det er viktig i veimyndighetenes videre behandling av dette regelverket.

Undersøkelsen gjennomføres som en spørreundersøkelse i forbindelse med etterutdanningskurs for yrkessjåfører innen godstransport. Selve gjennomføringen skjer i samarbeid med ulike godkjente kursarrangører (Bl.a. Trafikkskoler, Posten og andre).

I spørreskjemaet ber vi om en rekke opplysninger om blant annet hvordan du kjører, ditt syn på andre spørsmål om trafikk og dine vurderinger av arbeidssituasjonen. Opplysningene du gir vil bare bli brukt i statistisk sammenheng og ingen myndigheter vil få opplysninger fra de enkelte skjemaer. Videre er det full anonymitet, dvs. personene som svarer kan ikke identifiseres (ikke navn, personnummer e.l.)

Vi håper du vil besvare skjemaet riktig og ærlig, og dermed bidra i arbeidet med å legge forholdene til rette for gode arbeidsforhold og at sikkerheten på vegene kan bli bedre. De fleste vil bruke mellom 10 og 20 minutt på å svare.

Med vennlig hilsen

Høgskolen i Harstad
Harald Bergland
Prosjektleder

Spørreskjema.

1. Hva er din alder? antall år
2. Kjønn: Mann Kvinne
3. Hvor mange personer er det i din husstand, medregnet deg selv?

Arbeidsforhold/Arbeidssituasjonen:

4. I hvor mange år har du kjørt tungt kjøretøy (lastebil, buss eller vogntog)?
5. Omtrent hvor mange 1000 km kjørte du med vogntog og lastebil de siste 12 mnd?
Ca. antall tusen km med vogntog/semitrailer/lastebil: km
6. Omtrent hvor mange ganger pr måned kjører du oppdrag som har lengde på mer enn 500 kilometer?
Ingen ganger 1-5 ganger 6-9 ganger 10 ganger eller mer

7. Er du eier/medeier av i foretaket som du kjører for?
Ja → Hvis Ja, kan du hoppe over spørsmål 8, 9 og 10 og fortsette med spørsmål 11.
Nei

8. Hvordan er ditt ansettelsesforhold som sjåfør?
Fast ansatt på heltid Fast ansatt på deltid Vikar/Timesjåfør

9. Kjører du for én eller flere bileiere?
Kjører fast for én Kjører fast for én, men også for andre Ikke fast for noen

10. Hva slags lønnsordning har du? (*Dersom lønna består av kombinasjoner av ulike typer lønn setter du mer enn et kryss*)

Timelønn/månedslønn

Betalt pr kilometer

Andel av fortjeneste e.l.

Fast avtalt lønn for det enkelte oppdrag

Tonnpris(tonnkm)

Annet, hva slags →

Betaling for ventetid

Spesifiser her:

11. Omtrent hvor mange lastebiler har foretaket/avdelingen i foretaket du kjører (mest) for? Ca. antall

12. Hvor stor innflytelse har du selv på....(ett kryss på hver linje)

	Stor	Liten	Ingen	Vet ikke
Starttidspunkt på dagen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Leveringstidspunkter?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Planlegging av kjørerute?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arbeidsdagens lengde?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

13. Nedenfor finner du 10 utsagn om din arbeidssituasjon som du skal si deg uenig/enig i på en skala fra 1 til 5 der 1 er helt uenig og 5 er helt enig (sett et kryss på hver linje):

	Helt uenig					Helt enig				
Ledelsen legger vekt på at sjåførene ikke skal kjøre fortere enn fartsgrensene og forholdene tillater	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sjåførene i bedriften kjører ikke fortere enn fartsgrensene og forholdene tillater	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ledelsen legger vekt på at alle sjåførere skal bruke bilbelte	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Alle sjåførene i bedriften bruker bilbelte	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I bedriften gjennomfører vi risikoanalyser av potensielt farlige arbeidsoppdrag og aktiviteter	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I bedriften har vi arbeidsbeskrivelser/prosedyrer som beskriver farene ved ulike arbeidsoppdrag	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I min jobb opplever jeg at oppdragsgivere presser/stresser sjåførere	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I bedriften har vi et sterkt fokus på å levere i tide	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I bedriften er det viktigere å kjøre sikkert enn å levere i tide	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg bryter av og til trafikkreglene for å komme fortere fram	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

14. Hvilken hovedtype av transportoppdrag har du i ditt arbeid som sjåfør?(*ett eller flere kryss*)

- Veg, anlegg og bygg
- Thermotransport
- Stykkogods
- Distribusjon lokalt
- Nasjonalt/internasjonalt transport
- Bulk
- Miljø-/renovasjonstransport
- ADR-Stykkogods
- ADR-Tank
- Annet → spesifiser:

15. Hvor ofte ringer du eller mottar samtale i mobiltelefonen i løpet av en vanlig arbeidsdag?

Mindre enn 1 gang pr dag 1-3 ganger 4-10 ganger Mer enn 10 ganger pr dag

16. Hvor stressende synes du arbeidet ditt er?

(*sett ring rundt ett av tallene fra 1(ikke stressende) til 7(svært stressende)*)

1	2	3	4	5	6	7
Ikke stressende						Svært stressende

17. Hva kan føre til stress for deg når du er på jobb?(*sett ett eller flere kryss*)

- Dårlig vær/vei/føre
- Tekniske problemer
- Tidskjema
- Kjøre- og hviletidsbestemmelsene
- Krav fra arbeidsgiver
- Krav fra kunde/oppdragsgiver
- Andre forhold → spesifiser:

18. Hvor ofte opplever du nestenulykker eller andre farlige situasjoner i trafikken? (Eksempler: at du må bråbremse eller foreta brå unna manøver for å unngå en ulykke; skrens på bil eller henger ved bremsing eller sving: fare for velt/utforkjøring ved at bil eller henger kommer utenfor asfaltkanten)

- Én eller flere ganger daglig
- Ikke hver dag, men én eller flere ganger i uken
- Ikke hver dag, men én eller flere ganger i måneden
- Sjeldnere enn én gang i måneden

19. Har du i løpet av de siste tre årene vært innblandet i uhell som fører av lastebil eller vogntog? (Med uhell mener vi påkjørsler, kollisjoner eller utforkjøringer som har ført til materielle skader eller personskader)

Ja

Nei → Hvis «nei», gå videre til neste spørsmål

(Hvis «ja», skriv antall uhell av hver type)

Antall:

- Trafikkulykke med personskade
- Trafikkuhell uten personskade
- Skade på gods under kjøring
- Personskade/ulykke ved lasting/lossing
- Skade på gods ved lasting/lossing

20. Har du i løpet av de siste 12 månedene fått bot, gebyr eller forenklet forelegg i forbindelse med kjøring av lastebil eller vogntog? Ja Nei Hvis «nei», gå videre til neste spm. (Hvis «ja», skriv antall av hver type)

Bøter/gebyr/forenklet forelegg for: Antall:

- Fartsovertredelse
- Overlast
- Sikring av last
- Dokumenter
- Kjøre- og hviletid
- Teknisk stand
- Andre trafikkforseelser
- Annet

Om kjøre- og hviletidsbestemmelsene:

21. Kjenner du reglene om kjøre- og hviletid? (sett ett kryss)

- Ja, jeg kjenner dem godt
- Ja, jeg kjenner dem sånn noenlunde
- Nei

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

- Ja
- Ja, stort sett
- Ja, av og til
- Nei
- Vet ikke

23. Kjenner du til at sjåførere på din arbeidsplass bryter reglene om kjøre- og hviletid? (*sett ett kryss*)

- Ja, et flertall av sjåførene gjør det
- Ja, men bare et mindretall
- Ja, men bare én
- Nei ingen
- Vet ikke

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

- Ja, ofte/regelmessig
- Ja, av og til
- Ja, én gang
- Nei, aldri → gå til spørsmål 27
- Vet ikke

25. Ved ditt siste brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene, hva slagstype brudd var dette? (*ett kryss*)

- Daglig kjøretid
- Pause i kjøringen
- Døgnhvile
- Ukehvil
- Mangler ved skive/kort/fartsskriver
- Annet regelbrudd → spesifiser:.....

26. Hva er vanligste årsak til at du bryter kjøre- og hviletidsbestemmelser? (*ett eller flere kryss*)

- For å holde tidsfrister
- For å ta inn uforutsette forsinkelser
- På grunn av press fra arbeidsgiver
- På grunn av press fra oppdragsgiver
- Mangel på hvileplasser
- Kompliserte regler
- Innviklet digital skriver
- For å komme tidligere hjem
- Muligheter til å tjene litt ekstra
- Andre forhold → spesifiser:

27. Kjører du selv noen ganger for fort for å rekke hjem og samtidig overholde kjøre- og hviletidsbestemmelsene? (sett ett kryss)

- Ja, ofte/regelmessig
 Ja, av og til
 Ja, men sjelden
 Nei, aldri
 Vet ikke

28. Hva mener du er positive sider ved kjøre- og hviletidsbestemmelse? (ett eller flere kryss)

- Forhindrer trøtte sjåførere
 Sikrer nok søvn for sjåførere
 Bedrer sjåførenes arbeidssituasjon
 Hindrer utnyttelse av sjåførere
 Andre forhold → spesifiser:

29. Mener du at reglene om kjøre- og hviletid påvirker trafiksikkerheten?

Ja Nei Vet ikke Hvis «nei» eller «vet ikke», gå videre til spm. 30



Hvis «ja», i hvilken retning mener du det kan påvirke trafiksikkerheten?

I positiv retning I negativ retning I begge retninger Vet ikke

30. I hvor stor grad bidrar kjøre- og hviletidsbestemmelsene til stress i din arbeidssituasjon? (sett ring rundt ett av tallene fra 1 (bidrar ikke til stress) til 7 (bidrar i svært stor grad til stress))

1	2	3	4	5	6	7
Bidrar ikke til stress						Bidrar i svært stor grad til stress

31. Mener du at reglene om kjøre- og hviletid er for lite fleksible?

Ja Nei Vet ikke



Hvis «ja», i hvilke deler mener du bør endres?

Daglig kjøretid Pause i kjøringen Døgnhvil Ukehvil Vet ikke

Da har vi ikke flere spørsmål.

Eventuelt andre kommentarer?

.....

Takk for hjelpen!