

Denne artikel er udgivet i det elektroniske tidsskrift
Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)
ISSN 1603-9696
<https://journals.aau.dk/index.php/td>

Varebiler, lastbiler og trafiksikkerhed: Ulykkesdata, risikotal, forekomst og to nye undersøgelser

*Bjørn Olsson, bo@sikkertrafik.dk
Jesper Søndergaard Hemmingsen, jh@sikkertrafik.dk
Rådet for Sikker Trafik*

Abstrakt

Der er et erhvervskøretøj involveret i ca. hver tredje dødsulykke i trafikken. Og tæt på hver femte alvorligt tilskadekomne i politiregistreret ulykker kommer til skade i ulykker, hvor et erhvervskøretøj er involveret. Blandt de implicerede erhvervskøretøjer i alvorlige trafikulykker udgør varebiler og lastbiler en stor andel af køretøjerne. Opgjort per kørt kilometer er risikoen for svære personskader klart højere for varebiler og lastbiler sammenlignet med personbiler. En del af denne risikoforskel kan sandsynligvis tilskrives køretøjernes højere vægt, men noget af risikoforskellen kan sandsynligvis også tilskrives adfærd. Forekomstundersøgelser dokumenterer, at varebilchauffører og tungvognschauffører har en adfærd bag rattet, som adskiller sig fra førere af personbiler. To nye undersøgelser vil kaste yderligere lys over adfærden i trafikken blandt varebils- og lastbilchauffører. Til konferencen vil resultaterne fra disse to undersøgelser blive præsenteret.

Baggrund

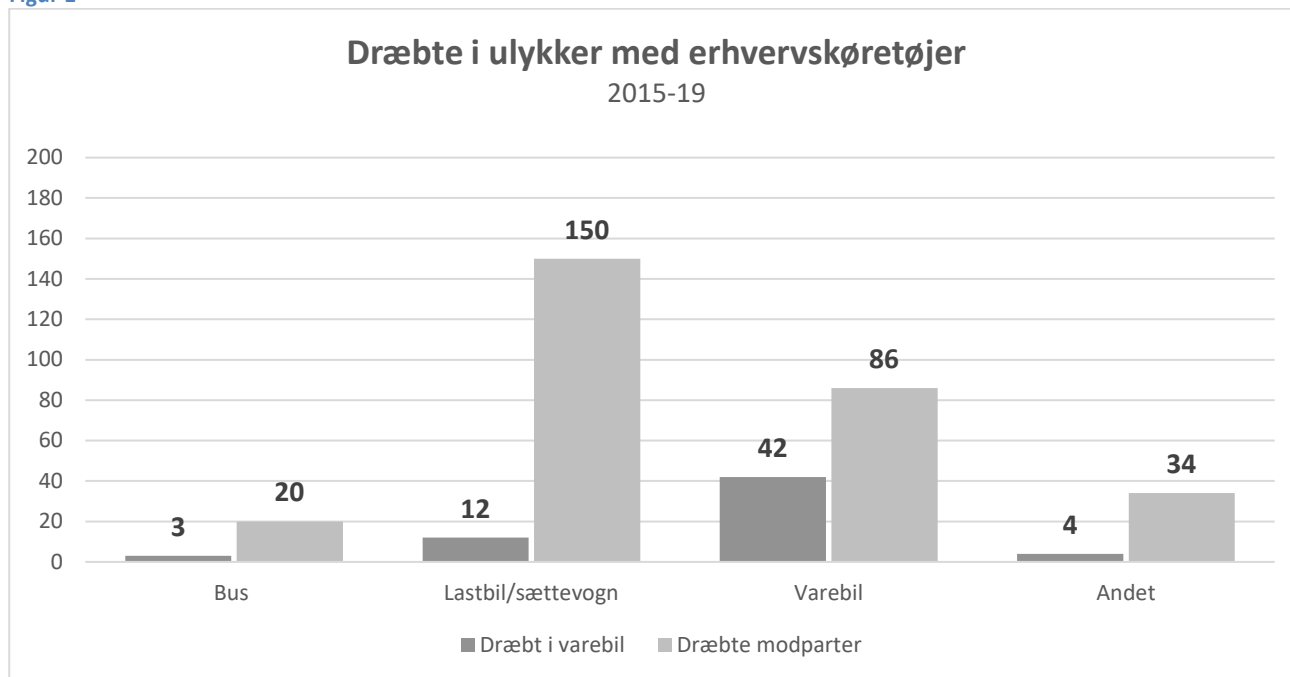
For ca. hver tredje dræbte og næsten hver femte alvorlige tilskadekomne i politiregistrerede ulykker, er der et erhvervskøretøj involveret i ulykken (Vejdirektoratet, 2021). Særligt varebiler og lastbiler udgør en stor andel af de implicerede i disse alvorlige trafikulykker. Derfor er det relevant at undersøge ulykker med varebiler og lastbiler, ligesom det er relevant af afdække adfærden blandt erhvervschauffører, der kører varebil eller lastbil.

Dette udvidede resume er struktureret som følger. Først skitseres ulykkesdata og risikotal for varebiler og lastbiler. Dernæst gennemgås et udvalg af de forekomstundersøgelser og dybdeundersøgelser, som har afdækket adfærden blandt førere af varebiler og lastbiler. Slutteligt præsenteres det metodiske set-up bag to kommende undersøgelser, som mere dybdegående vil afdække og analysere varebils- og lastbilchaufførernes adfærd bag rattet. Til konferencen vil resultaterne fra disse to undersøgelser blive præsenteret.

Ulykkesdata og risikotal

For ca. hver tredje dræbte og næsten hver femte alvorlige tilskadekomne i politiregistrerede ulykker, er der et erhvervskøretøj involveret i ulykken (Vejdirektoratet, 2021). I disse ulykker med erhvervskøretøjer optræder særligt varebiler og lastbiler/sættevogne (over 70 %). I dødsulykkerne med lastbiler/sættevogne er det i langt overvejende grad modparterne, der omkommer (over 10 dræbte modparter per 1 dræbte lastbilchauffør), jf. figur 1. I dødsulykkerne med varebiler er de fleste dræbte også modparterne, omend forholdet med 2 dræbte modparter per 1 dræbte varebilchauffører ikke er lige så markant (Vejdirektoratet, 2021).

Figur 1



(Vejdirektoratet, 2021)

Risikotal

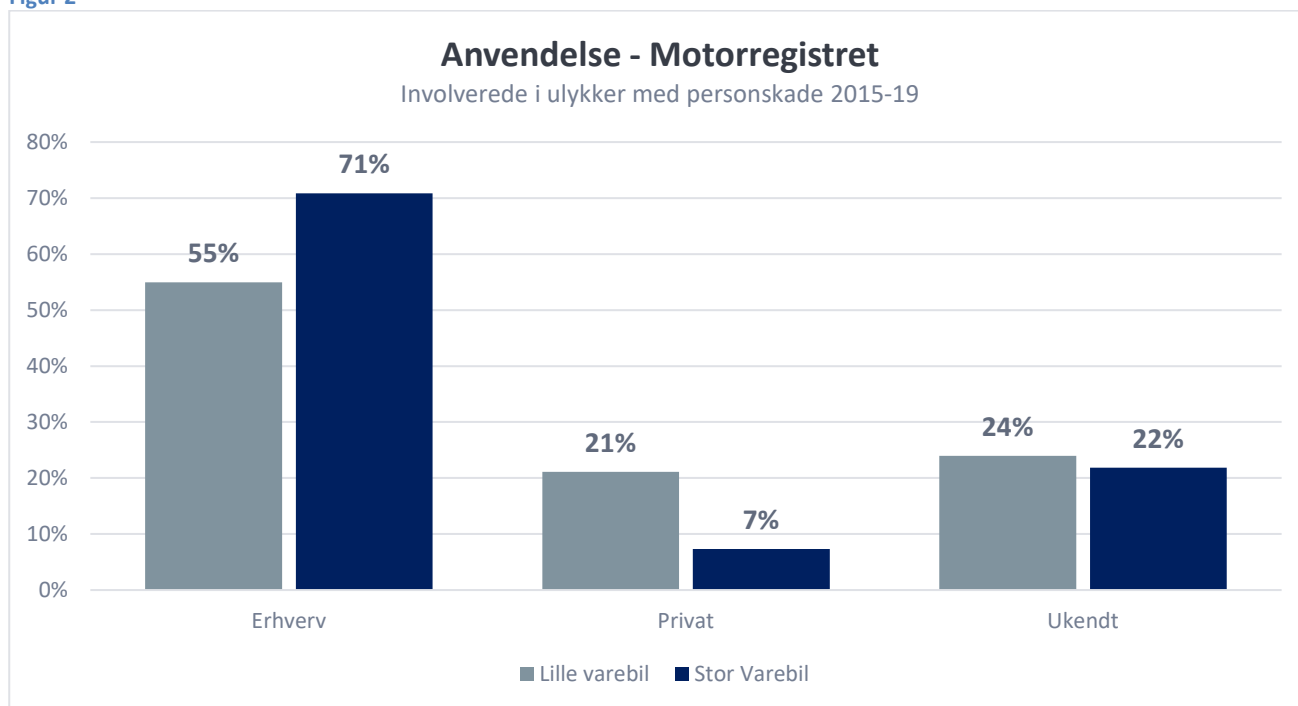
Selvom omkring hver tredje dødsulykke og næsten hver femte alvorlige tilskadekomst i politiregistrerede ulykker involverer et erhvervskøretøj, udgør erhvervskøretøjerne langt fra hver tredje eller hvert femte køretøj i den motoriserede transport på vejene. Det afspejler sig også i risikotalene for de forskellige typer af køretøjer. Totalrisikoen¹ - risikoen for dræbte og alvorligt tilskadekomne per kørt km - er omkring 3 gange så høj for varebilchauffører som for personbilchauffører og ca. 2 gange højere for lastbilchauffører sammenlignet med personbilchauffører (Christensen & Warnecke, 2018, tal for 2007-2016).

Varebiler som erhvervskøretøj

Lastbiler kan med rimelig stor sikkerhed siges at være et køretøj, som næsten udelukkende bruges i erhvervs-mæssig sammenhæng. Det samme kan ikke nødvendigvis siges om varebiler. En sammenkædning af data fra de implicerede varebiler i politiregistrerede ulykker med data fra motorregistret viser dog, at størstedelen af de implicerede varebiler er indregistrerede som erhvervskøretøj (jf. figur 2). Blandt de implicerede varebiler i trafikulykker med personskader, var henholdsvis 55 % af de små varebiler (op til 2.000 kg) og 71 % af de store varebiler (2.001-3.500 kg) registrerede som erhvervskøretøjer (Vejdirektoratet, 2021).

¹ Den nøjagtige definition af totalrisiko er som følger: "En trafikants totalrisiko for at blive dræbt eller alvorligt skadet i et færdsels-uheld, hvor en given trafikantart (fører eller fodgænger) er involveret, defineres som samtlige dræbte og alvorligt tilskadekomne personer, inklusiv passagerer, i uheld med køretøjer af den pågældende trafikantart divideret med transportarbejdet for denne trafikantart. I uheld med flere involverede trafikanter indgår de samme tilskadekomne personer dermed flere gange i beregningen" (Christensen & Warnecke, 2018:5).

Figur 2



(Vejdirektoratet 2021)

Forekomstundersøgelser og dybdeanalyser

Ovenstående korte oprids af trafikulykker og risikotal dokumenterer, at varebiler og lastbiler er klart overrepræsenterede i de alvorlige trafikulykker. En del af risikoforskellen kan sandsynligvis tilskrives køretøjernes højere vægt. Noget af risikoforskellen kan dog sandsynligvis også tilskrives adfærd.

Observationsundersøgelser dokumenterer, at chauffører i erhvervskøretøjer har en adfærd, som adskiller sig fra førere af almindelige personbiler:

- I Rigspolitiets forekomstundersøgelse af distraktion fra 2019 var både brug af mobiltelefon, indtagelse af mad/drikke og rygning samt andre typer af distraktion markant hyppigere forekommende blandt tungvognschauffører end hos person- og varebilsførere. Ca. 5 % af person- og varebilschaufførerne udførte distraherende handlinger underkørslen, mens det var ca. 15 % af tungvognschaufførerne² (Hels, 2020).
- I Rigspolitiets forekomstundersøgelse af spirituskørsel fra 2018 til 2019 var forekomsten af spirituskørsel blandt varebilsførere (0,29 %) noget højere end for personbilsførere (0,18 %) (Reiff, 2021)³.
- I Rådet for Sikker Trafiks seletælling fra 2020 blev brugen af sikkerhedssele blandt førere af personbiler opgjort til over 97 %, hvilket lå markant højere end de ca. 91 % af varebilschaufførerne, der brugte sikkerhedssele⁴ (Kany et al., 2021).

Slutteligt har Havarikommissionen for Vejtrafikulykker i en nylig dybdeundersøgelse af varebilsulykker peget på flere relevante ulykkes- og skadesfaktorer i ulykker med varebiler, herunder for høj hastighed, distraktion, træthed og manglende brug af sikkerhedssele (Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, 2021).

² Uvægtede tal. Vægtet tal for person- og varebilschaufførerne: ca. 9 %. Vægtet tal for tungvognschaufførerne: ca. 23 %. I alt blev 18.838 person- og varebilschauffører observeret, og 1.367 tungvognschauffører blev observeret (Hels, 2020). I undersøgelsen blev der ikke skelnet mellem personbiler og varebiler.

³ Forekomsten af spirituskørsel blandt lastbilchauffører var 0 % (Reiff, 2021). Antallet af lastbilchauffører, der blev stoppet og fik testet deres promille, var dog også noget mindre (n= 2.765) end for personbilsførere (n=94.226) og varebilsførere (n=16.655).

⁴ Der blev talt 31.723 personbilsførere og 4.148 varebilsførere (Kany et al., 2021).

To kommende undersøgelser

På baggrund af at særligt varebiler - men også lastbiler - fylder meget i de mest alvorlige ulykker, har Rådet for Sikker Trafik sat gang i to nye undersøgelser, som vil kaste lys over adfærden hos chaufførerne.

Den ene undersøgelse er en ren kvantitativ spørgeskemaundersøgelse, som afdækker forekomsten af forskellige typer af adfærd hos hhv. lastbilchauffører og varebilchauffører. Den anden undersøgelse har et mixed methods-design og fokuserer specifikt på varebilchaufførernes adfærd, og hvad der kan få varebilchaufførerne til i højere grad at køre trafikssikkert.

Resultaterne fra disse undersøgelser præsenteres på konferencen.

Erhvervsundersøgelsen 2022 – en kvantitativ spørgeskemaundersøgelse blandt varebilchauffører og lastbilchauffører

Erhvervsundersøgelsen er en kvantitativ spørgeskemaundersøgelse, som foretages af Kantar Gallup for Rådet for Sikker Trafik. I 2022 foretages den blandt ca. 500 varebil- og lastbilchauffører, som kører minimum 10.000 kilometers erhvervskørsel årligt.

Undersøgelsens formål er at afdække og tracke forekomsten af forskellige typer af selvrapporteret adfærd blandt erhvervschauffører, herunder forekomsten af hastighedsovertrædelser, forskellige former for uopmærksomhed, træthed, kørsel i påvirket tilstand og manglende brug af sikkerhedssele. Undersøgelsen afdækker også chaufførernes adfærd i forhold til køre- og hviletider, deres brug af reflekstøj samt deres oplevelser af ulykker og vejevrede. Slutteligt retter undersøgelsen blikket mod chaufførernes oplevelse af deres arbejdsplads. Her spørges der ind til, om chaufførerne oplever, at deres arbejdsplads har meldt trafikssikkerhedsmæssige påskrifter ud til de ansatte, ligesom det afdækkes, hvad chaufførernes holdning ville være til, at deres arbejdsgiver stillede krav til deres kørsel i arbejdstiden.

I Erhvervsundersøgelsen benyttes flere af de samme spørgsmålsformuleringer som i andre af Rådet for Sikker Trafiks spørgeskemaundersøgelser blandt almene bilister. Det gør det muligt at sammenligne den rapporterede adfærd hos varebilchauffører og lastbilchauffører med den rapporterede adfærd blandt den almindelige bilist.

Varebilsundersøgelse – en mixed-methods undersøgelse af trafikssikkerhedsadfærden blandt varebilchauffører

Varebilsundersøgelsen er en undersøgelse, der med et mixed-methods design undersøger adfærden i varebil blandt erhvervschauffører.

I første del af undersøgelsen foretager Voxmeter ca. 750 korte telefoninterviews med chauffører, der kører varebil i erhvervsmæssig sammenhæng. Chaufførerne arbejder inden for bygge og anlæg, transport af post, pakker og gods eller inden for butiks- og restaurationsdrift. I løbet af de korte telefoninterviews bliver interviewdeltagerne spurgt til deres adfærd i trafikken og hvad der kunne motivere dem til en anden adfærd, f.eks. i forhold til brug af sikkerhedssele, hastighed og brug af håndholdt mobil. Derudover bliver varebilchaufførerne spurgt om, hvad der kan bidrage en stresset arbejdsdag, når de sidder bag rattet i deres varebil. Spørgsmålene er formuleret åbent og deltagerne får ikke oplyst nogle svarkategorier. Chaufførernes åbne svar kodes dernæst i kvantificerbare kategorier.

Fra den første del af undersøgelsen rekrutteres ca. 30-35 deltagere til næste delundersøgelse, som All Our Minds gennemfører. Deltagerne udvælges således, at de afspejler en god bredde med hensyn til demografi, job og varebilstype. I denne delundersøgelse gennemfører de rekrutterede deltagere selvmodererede video-interviews. I disse selvmodererede videointerviews præsenteres varebilchaufførerne for videooptagelser, hvor der læses spørgsmål op. Varebilchaufførerne svarer dernæst tilbage på video på deres mobiltelefon eller fra en computer. Spørgsmålene i denne delundersøgelse omhandler, hvad der kendetegner henholdsvis gode og dårlige dage som varebilchauffør, hvordan chaufførerne selv vurderer deres kørsel samt hvilke forhindringer de oplever for at køre mere sikkert.

Referencer

All Our Minds, Voxmeter og Rådet for Sikker Trafik. (2022). Varebilsundersøgelse. Forthcoming.

Christensen, H. & Warnecke, M. (2018). Risiko i trafikken 2007-2016. DTU.

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker. (2021). Varebilsulykker. Temarapport nr. 17.

Hels, T. (2020). Forekomst af distraktion 2019. Rigspolitiet.

Kantar Gallup og Rådet for Sikker Trafik. (2022). Erhvervsundersøgelsen 2022. En spørgeskemaundersøgelse om trafiksikkerhed blandt erhvervschauffører. Forthcoming.

Kany, M. S; Kiær, J.; Olsson, B. (2021). Selerapport: Brug af sikkerhedssele 2020. Rådet for Sikker Trafik

Reiff, L. K. (2021). Forekomst af spirituskørsel i Danmark: Udvidet resumé. *Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University*, Vol. 28:1.

Vejdirektoratet. (2021). Dataudtræk fra vejman.dk for 2015-2019