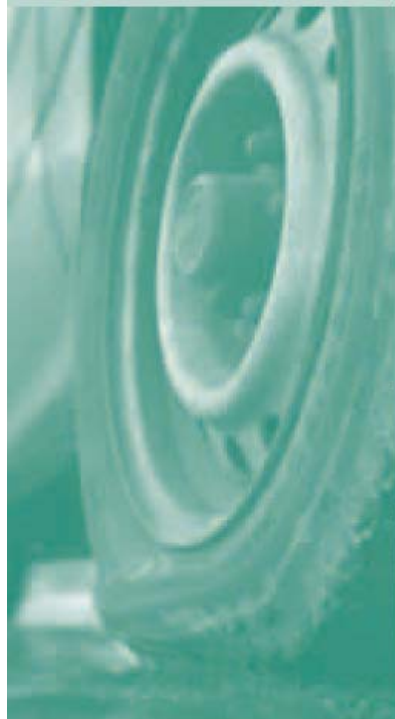




Ulykker med store varebiler



Alvorlige ulykker
med dræbte
eller indlagte
tilskadekomne
fra udvalgte
politikredse
januar – juni
2004


Rapport nr. 3, 2005

Store varebiler

- Totalvægt 2025 – 3500 kg



Baggrund

- I undersøgelsen af ulykker på motorveje var 25% af ulykkerne med varebiler
 - hver tredje dræbte var i ulykker med varebiler
- 8 af 10 varebiler bidrog til ulykken med:
 - for høj hastighed
 - manglende opmærksomhed
 - forkert reaktion
 - for tæt kørsel på forankørende
 - dårlige undvigeegenskaber
 - forkert dæktryk
 - ulovlig dækmontering



Baggrund (fortsat)

- Dobbelt så stor stigning i antal varebiler som for personbiler (57 % på 10 år)
- Varebiler har højere ulykkesfrekvens end personbiler
- Antal dræbte er næsten konstant (1994-2003)
- Varebilsførere bruger i mindre grad sikkerhedssele

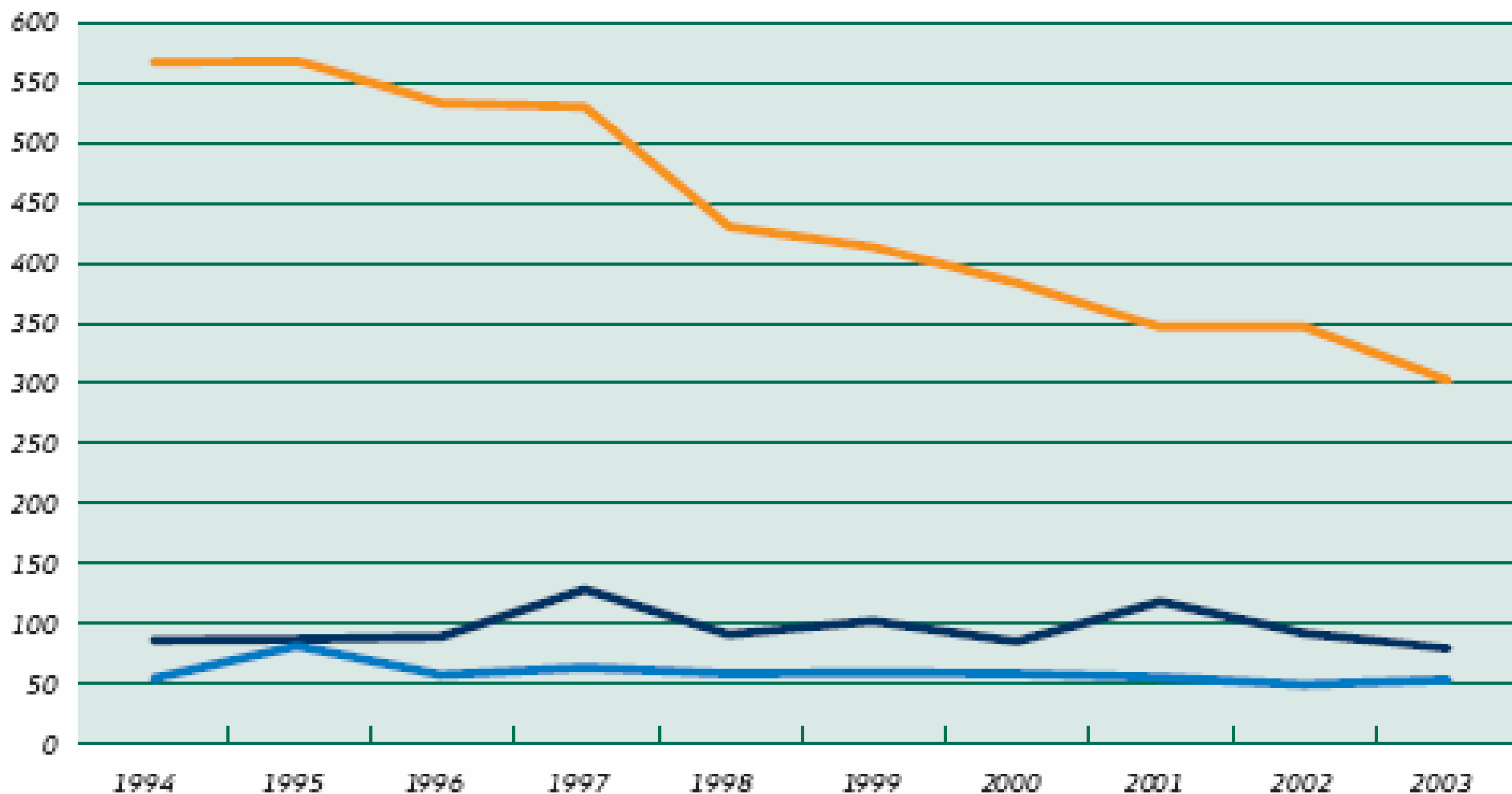


FVU

Ulykker med store varebiler

Udviklingen i alvorlige personskadeulykker med varebiler

Alvorlig personskade Let personskade Dræbte



Forventningerne ikke helt opfyldt og metoden har også begrænsninger

- Får vi alt at vide?
- Er 40 ulykker repræsentative?



Analyserede ulykker

- 40 ulykker med
 - 19 dræbte
 - 17 svært skadede
 - 27 lettere skadede
 - 27 uskadte

- 17 passagerer,
heraf 14 i varebiler



Implicerede parter

- 65 implicerede førere af motorkøretøjer
 - 42 varebiler
 - heraf 2 kvinder og 40 mænd
 - 27 kassevogne (inkl. ladvogne)
 - 8 firhjulstrækkere
 - 7 MPV'er
- 6 cyklister/knallertførere
- 2 fodgængere



Ulykkessituationer

- 13 mødeulykker (8 dræbte)
- 9 eneulykker (3 dræbte)
- 6 bagendekollisioner (2 dræbte)
- 9 ulykker i kryds (5 dræbte)
- 2 ulykker med fodgængere (1 dræbt)
- 1 trængningsulykke

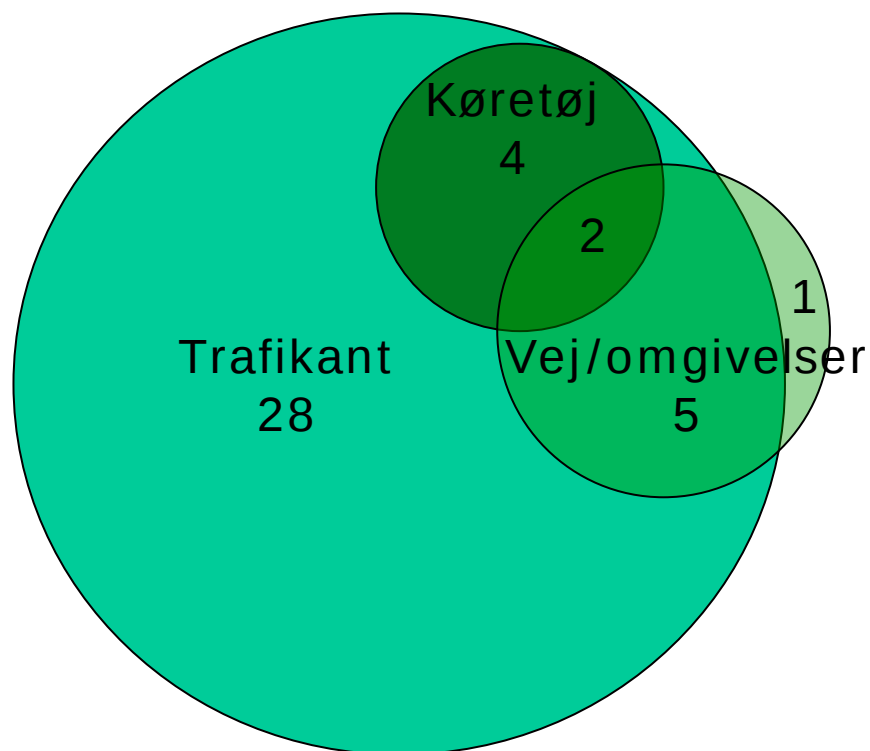


Turformål for 42 varebiler

- Fritidskørsel 19 ulykker
 - 16 ulykkesbidragende førere
 - 10 registreret i Kriminalregistret
 - 6 alkoholpåvirkede førere
- Arbejdstidskørsel 17 ulykker
 - 11 ulykkesbidragende førere
 - 5 registreret i Kriminalregistret
 - 0 alkoholpåvirkede førere
- Ukendt formål 6 ulykker
 - 6 ulykkesbidragende førere
 - 3 registreret i Kriminalregistret
 - 1 alkoholpåvirket fører



Ulykkesfaktorer



Manglende opmærksomhed ulykkesfaktor i 23 ulykker

- 24 førere var uopmærksomme på kørslen
 - 14 førere, heraf 10 varebilsførere, var uopmærksom på trafikken generelt
 - 10 førere, heraf 5 varebilsførere, var ikke opmærksom på det relevante i trafiksituationen



Risikoblindhed ulykkesfaktor i 9 ulykker

- 10 førere vurderedes som risikoblinde, heraf 8 førere af varebiler
- I 4 tilfælde førte risikoblindhed til for høj hastighed i forhold til føret og vejret
- Mangelfuld orientering, fejltolkning af egen placering på kørebanen kombineret med for høj hastighed, vejr og føre var andre faktorer, der optrådte sammen med risikoblindhed

Hastigheden ulykkesfaktor i 11 ulykker

- 17 førere overskred hastighedsgrænsen (af 67)
 - 9 varebilsførere
 - 8 modparter
- Hastigheden var ulykkesfaktor i 11 ulykker
 - 5, heraf 3 varebilsførere, kørte for hurtigt i forhold til hastighedsgrænsen
 - 6, heraf 5 varebilsførere, kørte for hurtigt i forhold til sigt, føre og vejr



- *Hastigheden var skadesfaktor i 6 ulykker*

Alkohol ulykkesfaktor i 10 ulykker

- 7 varebilsførere (fritidsture)
- 1 modpart (personbil)
- 1 knallertfører
- 1 fodgænger
- 7 over 1,2 ‰
- Alle mænd
- Halvdelen kendt i Kriminalregistret



Manglende selebrug skadesfaktor i 15 ulykker

- 27 personer (af 56) i varebiler anvendte ikke sele
 - 4 dræbte
 - 19 tilskadekomne
- 1 person (af 15) i personbiler anvendte ikke sele
 - 6 dræbte (alle med sele)
 - 7 tilskadekomne (1 uden sele)



Baggrund for konklusion

- 40 ulykker fra denne undersøgelse
- 10 ulykker fra *Ulykker på motorveje*
- 53 varebiler (42+11)
 - 37 kassevogne (27+10)
 - 9 firhjulstrækkere (8+1)
 - 7 MPV'er (7+0)



Varebilen var den stærkeste part

- Førere og passagerer i varebiler kom sjældent alvorligt til skade i flerpartsulykker
 - 1/3 af de dræbte var førere eller passagerer i varebiler, halvdelen var i eneulykker
- Modparterne kom alvorligt til skade
 - 2/3 af de dræbte i undersøgelsen var modparter

Hvis varebilen havde været en personbil

- 7 ulykker var undgået (4 dræbte)
- 8 ulykker havde medført mindre personskader (5 dræbte modparter)
- 4 ulykker med større personskader (0 dræbte)

Varebilsførerne brugte i mindre grad sele

- Knap halvdelen af varebilsførerne brugte sele
- Næsten 100% af personbilsførerne og passagererne brugte sele
- 4 dræbte i varebiler brugte ikke sele, alle ville have overlevet
- 11 tilskadekomne ville have fået mindre skader – 10 i varebiler

Varebiler bliver brugt til fritidsture

- Ca. halvdelen af 42 varebilsture var fritidsture
 - 1/3 i weekenden
- Varebilsførere, der kørte fritidsture, var i høj grad
 - ulykkesbidragende
 - alkoholpåvirkede
 - kendt i Kriminalregistret

Dette billede understøttes af de 10 ulykker fra motorvejsundersøgelsen

Anbefalinger

Trafikanten

- Selektcampagner, spritcampagner og politiindsats bør fortsat også omfatter varebiler
- Kampagner mod behovet for opmærksomhed på selve trafikken (mobiltelefon, sms'er, kortlæsning m.v.)
- Enmandsfirmaer bør være særligt i fokus

Anbefalinger

Trafikanten

- Uddannelse og kampagner vedrørende kørsel med varebiler bør fokusere på varebilernes særlige køreegenskaber
- Varebilsførere bør informeres om, at bilens tyngde og stive konstruktion udsætter andre for større skadesrisici og ikke nødvendigvis betyder, at de selv er bedre beskyttet

Anbefalinger

Trafikanten

- Unødig brug af varebiler (fritidsture) bør reduceres gennem lovgivning og kontrol
 - Det bør overvejes om der skal ske afgiftsmæssige ændringer, som kan reducere unødig anskaffelse og anvendelse af varebiler
- Det voksende antal firhjulstrækkere skal påvirkes

Anbefaling

Køretøjer

- I varebilerne kan ny teknologi delvis kompensere for mindre gode køreegenskaber
- Krav til adskillelse mellem varerum og førerkabine skal sikre at fører og passagerer ikke bliver ramt af løse genstande fra varerummet ved nedbremsning
- På længere sigt bør producenterne påvirkes til at ændre varebilernes kollisionsegenskaber

Anbefaling

Vejbestyrelser

- Skal fortsat arbejde med
 - fjernelse eller afskærmning af faste genstande langs vejene
 - bedre kurveafmærkning

11 klare anbefalinger, bl.a.:

- Varebilen er den stærke part i en ulykke
- Unødig brug af varebiler skal reduceres
- Ny teknologi kan delvis kompensere for ringere og farligere køreegenskaber
- Selerne skal også bruges i varebilerne
- Spiritus skal også undgås i varebilerne

Det drejer sig næsten udelukkende om uheldig trafikantadfærd!

Køretøjsrelaterede foranstaltninger

- ESP kunne have påvirket 9 ulykker
- Afstandssensor kunne have påvirket 9 ulykker
- Hastighedsbegrænser kunne have påvirket 8 ulykker
- Sporassistent kunne have påvirket 6 ulykker
- Alkolås kunne have påvirket 7 ulykker
- Seleautomatik kunne have påvirket personskader i 13 ulykker
- Kompatibilitet kunne have påvirket personskaderne i 5 ulykker
- Airbag kunne have påvirket personskaderne i 4 ulykker
- Sorte bokse?



HVU

Ulykker med store varebiler

HVUs hjemmeside:
www.hvu.dk

