



Havarikommisjonen
for vejtrafikulykker

Varebilsulykker

Hovedresultater
2021



Hovedresultater

Havarikommisionen har dybdeanalyseret 23 alvorlige ulykker med varebiler. Af de 26 varebilsførere i undersøgelsen var 17 håndværkere eller servicemontører, der leverede og monterede et firmas produkter. De resterende 9 var kurerer, der transporterede gods for andre firmaer og private kunder.



Varebilsførernes uopmærksomhed var årsag til over halvdelen af ulykkerne

13 varebilsførere overså noget i trafikken på grund af uopmærksomhed – oftest længere tids uopmærksomhed i op til 20 sekunder. Typisk kørte de op bag en trafikant, som kørte langsommere foran dem. Kørsel på lange, lige strækninger eller træthed medvirkede i mange tilfælde til det lave opmærksomhedsniveau. Desuden var mindst 5 varebilsførere distraheret af mobiltelefonbrug eller andet, der ikke havde med kørslen at gøre.

Træthed hos varebilsførerne spillede ind i cirka en tredjedel af ulykkerne

I 8 ulykker er det vurderet, at træthed hos varebilsføreren havde en vis betydning for eller var direkte medvirkende årsag til ulykken. Varebilsførerne var trætte, f.eks. fordi de kørte om natten, havde lange arbejdsdage eller havde sovet alt for lidt.

Varebilsførernes hastighedsoverskridelser fik alvorlige konsekvenser i 6 ulykker

I alt kørte 15 varebilsførere for hurtigt i forhold til hastighedsgrænsen lige op til ulykken. I 6 af disse tilfælde førte det til, at ulykken skete, eller at personskaderne blev alvorligere.

Bedre sikkerhedsudstyr i varebilerne ville have hjulpet

Næsten alle varebiler i undersøgelsen havde begrænset sikkerhedsudstyr set i forhold til nyere personbiler. Havarikommisionen har vurderet, at knap halvdelen af ulykkerne muligvis kunne have været undgået eller personskaderne afbødet, hvis varebilernes sikkerhedsudstyr havde svaret til en veludstyret, moderne personbil.

Manglende selebrug sås i en del tilfælde både i varebiler og personbiler

I alt 12 førere og passagerer i undersøgelsens 26 varebiler og 12 personbiler havde ikke sele på. Manglende sele var en af de hyppigste grunde til alvorligere personskader i undersøgelsen.

Havarikommisionen anbefaler

Gode råd til kurerer og håndværkere, der kører varebil

- Hav opmærksomheden rettet mod kørslen og foretag dig ikke noget, som kan distrahere, heller ikke på lange lige strækninger, hvor trafiksituationen virker enkel og forudsigelig.
- Betjening af kommunikations- og GPS-systemer under kørslen skal foregå håndfrit og helst helt undgå.
- Sørg for at være udhvilet og holde pauser.
- Overhold hastighedsgrænserne.
- Brug sikkerhedssele.

Anbefalinger til kurerfirmaer og håndværkerfirmaer med varebilskørsel

Sæt fokus på trafiksikker kørsel gennem en aktiv trafiksikkerhedspolitik, der blandt andet kan omfatte følgende indsatser:

- Motiver varebilsførerne til sikker kørsel ved løbende dialog om trafiksikkerhed og deres kørselsvaner og oplevelser i trafikken.
- Tilrettelæg arbejdet, så der indgår pauser, så tidspres, lange arbejdsdage og natarbejde så vidt muligt undgås, og så arbejdsrelaterede beskeder ikke gives under kørslen.
- Kommunikations- og GPS-systemer i varebilerne skal kunne betjenes håndfrit, og brug gerne systemer, som sikrer mod opkald, beskeder og brug af infotainment under kørslen.
- Prioriter sikkerhedsudstyr som f.eks. avanceret nødbremse/adaptiv fartpilot, linjevogter og bakkamera i varebilerne.
- Stil krav om trafiksikkerhed i underleverandørers opgaveløsning.

Udpluk af øvrige anbefalinger

- For at tilskynde firmaerne til en trafiksikkerhedsindsats anbefales det blandt andet, at købere af transportopgaver eller håndværkerydelser stiller krav om trafiksikkerhed i opgaveløsningen.
- Øget politikontrol af varebilskørsel med fokus på uopmærksomhed og for høj hastighed. Desuden politikontrol af selebrug hos både varebilsførere og trafikanter generelt.



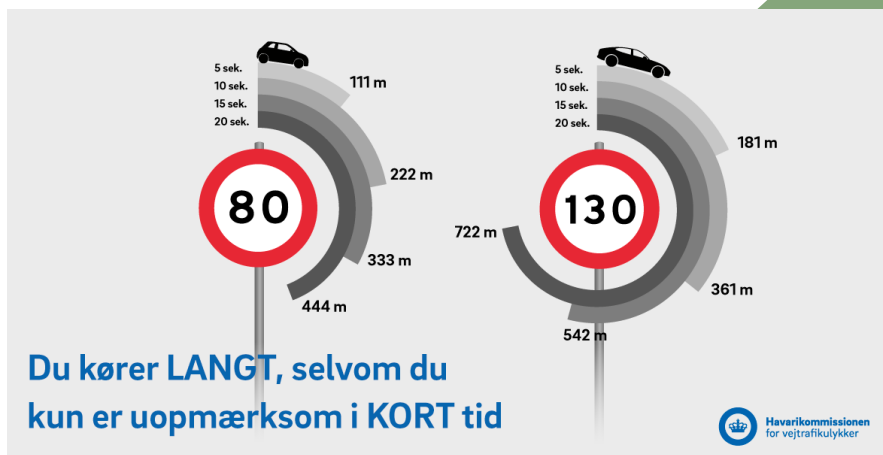
Fakta om undersøgelsen

Undersøgelsens formål og baggrund

Formålet er at tilvejebringe dybdegående viden om varebilsulykker, så forebyggelsen kan ske målrettet og på så godt et grundlag som muligt.

Baggrunden er, at varebilsulykker ofte er mere alvorlige end personbilsulykker, og at den voksende e-handel forventes at give en stigning i varebilskørsel.

- **Ulykkestyper:** Af de 23 ulykker var 12 bagendekollisioner, 5 var frontalkollisioner, og 3 var krydsulykker. Desuden var der 2 ulykker med fodgængere og en enkelt eneulykke.
- **26 varebilsførere** indgår, da der i 3 ulykker var 2 varebiler involveret.
- **Varebilsførernes køn og alder:** Alle varebilsførere var mænd. 7 af de 26 varebilsførere var under 25 år. Derudover var der flest i aldersgrupperne 30-39 og 50-59 år.
- **Ulykkestidspunkter:** Alle på nær en ulykke skete i hverdage. De fleste ulykker skete fra kl. 6 og frem til kl. 20.
- **Vejtyper:** 9 ulykker skete på motorveje, 10 på landeveje og 4 på veje i byer.
- **Modparterne:** Modparterne fordelte sig på 12 personbilsførere, 9 lastbilchauffører, 2 cyklister, 2 fodgængere, 2 førere i små varebiler (uden for undersøgelsens varebilskriterier) og 1 motorcyklist.
- **Personskaderne:** 10 blev dræbt, 15 kom alvorligt til skade, og 14 kom let/moderat til skade.



Undersøgelsens afgrænsning

Undersøgelsen er afgrænset til alvorlige ulykker med varebiler med tilladt totalvægt over 2.000 kg, og hvor varebilsførerne op til ulykken kørte arbejdsrelateret.

Alle fotos i denne folder er modelfotos og ikke fra ulykker.



**Havarikommisionen
for vejtrafikulykker**

Havarikommisionen for Vejtrafikulykker
www.havarikommision.dk
E-mail: havarikommision@vd.dk
Telefon: 72 44 32 04