



danish meat association

Slagteriernes Forskningsinstitut

5. august 2008
Proj. nr: 02.703
SF dok.nr. 49275
LCh/SS/MT

Notits

Analyse af omfang af og årsager til væltede svinetransportbiler

Indledning

Justitsministeriet har i brev af 4. juli 2008 anmodet Slagteriernes Forskningsinstitut om en udtalelse vedrørende ulykker, der involverer væltede svinetransporter. Omfanget er derfor belyst, og i de tilfælde hvor en transportvogn med svin er væltet, er årsagen - om muligt - søgt identificeret.

En lignende undersøgelse blev foretaget i 2006, og i dette notat er der derfor fokuseret på væltede svinetransportbiler i året 2007.

Hovedresultat

Undersøgelsen viste, at antallet af væltede transportbiler med svin var seks i 2007 og minimum 14 i 2006 svarende til henholdsvis 0,03 promille og 0,08 promille af det samlede antal transporter. Det vil sige, at set i forhold til 2006 er frekvensen af væltede transportbiler mere end halveret i 2007.

I efteråret 2006 var transportører og chauffører - som følge af ændrede EU-regler - på de nye transportkurser. Dette forhold sammenholdt med klippekortsordningen og den derigennem øgede fokus på området fra de ansvarlige i transportørfirmaerne, må antages at have haft en positiv effekt. Dette afspejles også i de færre tilfælde af væltede biler i 2007, hvor tre tilfælde måske kunne være undgået, mens de tre øvrige ikke umiddelbart kunne undgås.

Analysen

Der er taget kontakt til otte store vognmandsfirmaer og de større slagtesteder for at få informationer, som dækker tæt på 100 % af de nationale transporter. Endvidere er der taget kontakt til to af de store eksportører, som står for ca. 80 % af de svin, som eksporteres.

I følge de indhentede informationer har der i 2007 været seks væltede svinetransportbiler. De nævnte transporter udgør i alt ca. 127.000 transporter med slagtesvin og søer pr. år. Derudover er der ca. 50.000 transporter med smågrise/avlssvin samt et ukendt antal med mindre køretøjer - i alt mindst 177.000 årlige transporter. Frekvensen af væltede biler er dermed ca. 0,03 promille.

I 2006 var der et tilsvarende antal transporter, og her væltede mindst 14 vogne med svin svarende til 0,08 promille. Tendensen i 2007 er dermed faldende i forhold til 2006. Der skal dog tages forbehold for, at der ikke indsamles data centralt, og at der kun har været fokus på problemstillingen med væltede transportbiler i nogle få år.

De seks hændelser i 2007 omfatter:

1. 1 med eksploderet fordæk
2. 1 smågrisetransport væltet i stormvejr
3. 1 selvkører, som kom ind i en rundkørsel med for stor fart
4. 1 selvkører, hvor dæk/aksel brød sammen (vogn i to etager trukket af en traktor)
5. 2 hvor modkørende kom over i forkeret vognbane, og hvor chaufføren i det ene tilfælde bevidst valgte at køre i grøften, mens chaufføren i det andet tilfælde for sent opdagede den modkørende, som blev dræbt ved uheldet.

Af de seks tilfælde med væltede svinetransportbiler i 2007 må de tre betragtes som uundgåelige (tilfælde 1 og 5), mens tilfældene 2 og 3 må betegnes som chaufførfejl. I tilfælde 2 med storm burde chaufføren måske have undladt at køre, og i tilfælde 3 er det farten, som tilsyneladende har været afgørende. Tilfælde 4 kan sættes under kategorien dårlig vedligehold, men det skal bemærkes, at den pågældende selvkører tilbagelægger en strækning over 65 km og dermed er underlagt samme offentlige kontrol som de "professionelle" transportører.

Der er sat fokus på frekvensen af eksploderede dæk, som har vist sig at være større end i andre dele af transportbranchen. Nogle transportører har ikke haft eksploderede dæk igennem de sidste 3 år. Vognparken omfatter ca. 20 biler, der har kørt mere end 7 millioner km i perioden. Der er megen fokus på dækkvalitet, og de fleste har udtalt, at dæk skiftes, inden de når et stade, hvor de er nedslidt 90 % i forhold til lovgivningens 100 %, samt hvis der ses mindre buler. I 2008 har der været tre tilfælde af eksploderede fordæk (og hvor vogne med svin vælter) mod ét tilfælde i 2007. Ved kørsel med sættevogn, som er den type, der primært anvendes i dag, hævder flere vognmænd, at man ikke nødvendigvis vælter ved dækekspllosion. I de enkelte tilfælde er det imidlertid ikke registreret, om det er eksplosion af dækket, der er årsag til ulykken, eller om der er påkørsel af autoværn eller lignende, som får dækkene til at eksplodere. Ifølge dækleverandører burde det være muligt at afgøre, om et dæk er eksploderet før (og dermed er årsag til en ulykke) eller efter en ulykke som følge af påkørsler.

Konklusioner / overvejelser

Antallet af svinetransportbiler, som er væltede, er mere end halveret fra år 2006 (14 tilfælde) til år 2007 (6 tilfælde). Andelen i de to år er 0,08 hhv. 0,03 promille af det samlede antal transporter. Der er ikke forskel på, om det er vogne med 2 eller 3 etager, der vælter. Halvdelen af uheldene med væltede transportbiler i 2007 må betegnes som uundgåelige, mens de øvrige formentlig kan tilskrives chaufførfejl eller manglende vedligehold.

Der er ingen, som registrerer data, når transportbiler vælter. Transportørerne er organiseret i tre eller flere organisationer, og ingen har et samlet overblik over problemstillingen. Det kan overvejes, om enten transportorganisationerne eller andre burde sørge for dette overblik.

Det kan endvidere overvejes at indføre en bedre, regelmæssig kontrol med (for)dæk og eventuel vedligeholdelsesfrekvens.

Supplerende information

Efterfølgende er indsat tre relevante artikler fra DTL magasinet nr. 8, august 2007.

DERFOR VÆLTEDE DYRETRANSPORTERNE

DTL har analyseret 12 uheld i 2006

Uerfarne chauffører ser ud til at være en væsentlig årsag til vælteulykker med grisebiler og andre dyretransporter. Det viser en undersøgelse, som DTL satte i gang på grund af adskillige vælteuheld med dyretransporter i 2006. 12 ud af 14 ulykker er analyseret. DTL indskærper dog, at datagrundlaget i princippet er for spinkelt til at konkludere på årsagerne. Antallet er simpelt hen for lille. Undersøgelsen er baseret på interviews med 12 af de vognmænd, der havde væltede biler i 2006. (De resterende to ulykker vedrører en virksomhed, ekskluderet af DTL, og en uidentificeret virksomhed). Konklusionerne har været til kommentering hos politiets tungvognssektion, Danish Crown og DTLs erfa-gruppe for transport af levende dyr. Trods den spinkle statistik er det fremtrædende, at det er de uerfarne chauffører, der rammes af uheld: I 10 ud af de 12 undersøgte ulykker kan chaufførens erfaringsniveau have haft betydning for ulykken. En chauffør med mindre end ét års erfaring sad bag rattet i 6 af de 10 biler. I de resterende 2 af de 12 (interviewede) ulykker var årsagen, at et dæk var sprunget.

Årsagerne:

- I tre tilfælde havde chaufførerne haft fokus på andre trafikanter i så høj grad, at de mistede føling med, hvor på vejen de selv befandt sig og kørte ud i rabatten, så bilen mistede balancen. Disse ulykker er sket på almindelige smalle landeveje og markveje, hvor rabattens bæreevne er lav.
- I to tilfælde væltede bilen, fordi markvejen brød sammen, uden at der samtidig var tale om manglende opmærksomhed.
- I ét tilfælde kørte chaufføren ud i motorvejens rabat – uden at der kunne peges på, hvad der var årsagen til uopmærksomheden.
- I ét tilfælde var der tale om, at bilen søgte at undvige et rådyr.
- I to tilfælde var farten for høj i sving.
- I ét tilfælde var chaufføren uopmærksom under kørslen, idet der blev anvendt elektronisk udstyr.
- I to tilfælde sprang et dæk på bilen, hvorved den blev bragt ud af balance.

Tyngdepunktet

Et bud på en årsag til, at bilerne vælter, har også været etagebilernes tyngdepunkt, hvor der teoretisk og i praksis er større risiko for, at en bil med dyr i tre etager vælter, end biler med dyr i to etager. DTLs undersøgelse giver dog ikke belæg for at konkludere, at dette er tilfældet, da to- og tre-etagers biler er væltet i samme grad (4 to-etagers biler og 5 tre-etagers biler). Øvrige biler kørte med grise i både to og tre etager på hhv. forvogn og påhængskøretøjet. Én bil kørte med kyllinger, hvor diskussionen om betydningen af etagerne er irrelevant.

Dækkene

En anden tese har været brug af forkerte dæktyper. To er væltet, fordi et dæk på bilen er sprunget. Undersøgelsen viser, at kun to af de 12 ikke anvendte de bedst egnede dæk til denne type kørsel. En af de, der væltede på grund af dæksprængning, anvendte de bedste

egnede dæk - entreprenørdæk, den anden anvendte dæk til blandet kørsel. DTL vurderer alligevel, at der med fordel kan sendes en anbefaling til medlemmer om brug af dæktyper. Ud af de 12 biler væltede 8 af dem på almindelig landevej med en hastighed på 40-70 km/t, heraf én i en rundkørsel. 2 biler væltede på markveje med en hastighed på under 40 km/t, og 2 væltede på motorveje med en hastighed på 70-80 km/t. Føret var i 7 af tilfældene tørt og fint; 4 havde ingen bemærkninger til føret, og i ét tilfælde var der snestorm. Årsag til at sidstnævnte væltede er kategoriseret som "for høj fokus på andre trafikanter".

Anbefalinger til dyretransportørerne

Uerfarne chauffører omfattes i 2008 af et EU-pligtigt uddannelseskurs, der bl.a. indbefatter undervisning i kørselsadfærd. Uddannelsen er godkendt af myndighederne, men også DTL vil følge uddannelsens indhold og kvalitet på dette punkt. DTLs erfa-gruppe for transport af levende dyr sender følgende anbefalinger til dyretransportørerne:

- Vognmanden skal specielt være opmærksom på instruktion af de mindre erfarne chauffører; herunder:
- Vognmanden skal entydigt kommunikere en holdning til, at intet elektronisk udstyr må anvendes under kørslen. Alle administrative opgaver i forbindelse med kørslen skal udføres, inden kørslen begynder. Dette budskab ligger i tråd med anbefalinger, der blev givet til transportører ved erfa-gruppens årsmøde i februar 2007.
- Vognmanden skal entydigt kommunikere til medarbejdere, at kørsel på smalle veje og markveje, herunder specielt jordveje, indebærer en forhøjet risiko for, at bilen vælter.
- Ved møde med modkørende bilist på smalle veje bør modparten køre i rabatten.
- Vognmænd bør tage en dialog med dækleverandøren om, hvilke dæktyper der bør anvendes til de enkelte bilers kørselsmønstre. Som udgangspunkt anbefales entreprenørdæk ved udpræget kørsel på jordveje.
- Vognmanden bør sammen med sin dækleverandør få klarhed over vedligeholdelsen af dækkene og hyppigheden af kontrol af dækkene.

DYRECHAUFFØRER FÅR EN TUR I LASTBILSIMULATOR

Specialkurser til efteråret. Målet er at undgå vælteulykker.

Af John Larsen DTL Magasinet 15

DTL arrangerer via TransportSektorens Uddannelsesfond, TSU, specialkurser for transportører af levende dyr i efteråret. Rundt omkring i landet nær transportørerne opstilles lastbilsimulatorer, der efterligner de specielle forhold for transportører, der kører med dyr i flere etager. Baggrunden for initiativet er konklusionen på en DTL-undersøgelse af væltede lastbiler med levende dyr i 2006. »Vi håber med dette initiativ at kunne nedbringe antallet af denne type ulykker. Vi har undersøgt ulykkerne i 2006. Årsagerne er meget forskellige. Der er dog en tendens til, at det er uerfarne chauffører, der rammes af de alvorlige ulykker. Derfor tilbyder vi nu alle transportører en tur i en simulator, hvor de bliver udsat for de situationer, de kan møde på vejen,« forklarer konsulent Lisbet Hagelund, DTL. Specialkurserne for dyretransportører foregår på slagterierne i efteråret 2007. Kurset er tilrettelagt som en vekselvirkning mellem praktiske køreøvelser i en lastbilsimulator, computerbaseret træning i teori og facts vedrørende tyngdepunktets placering samt instruktioner i, hvordan chaufførerne bør handle i kritiske situationer.

Mange erfarne chauffører stoppet

At vælteulykker skyldes uerfarne chauffører overrasker ikke formanden for Erfa-gruppen for transport af levende dyr, Ove Brock, Gjærn:

»Vi står i en vanskelig mandskabssituation, hvor mange erfarne dyretransportører har forladt branchen. Sidste vinter omlagde Danish Crown sine svinetransporter, og det betød farvel til mange erfarne chauffører og selvkørende vognmænd. Andre er skræmt væk af de skrappe sanktioner. Det er ikke rart konstant at risikere at komme hjem med en bøde for at have overskredet f. eks. køre- hviletiderne.

Så hellere få job i byggefagene. Det var sidste år. I år har vi oven i købet fået vores egen klippekortsordning, så mandskabssituationen er ikke blevet bedre. De "grønne" chauffører glemmer, hvor højt tyngdepunktet er på grisetransporterne.

Men vi håber, at de nye specialkurser kan rette op på det" siger Ove Broc.